

Se Necesitan Planes Para Un Mejor Ordenamiento

9

Bs. Aires, Setiembre 1944

NUESTRA ARQUITECTURA

Correo Argentino Casa Central
FRANQUEO PAGADO CONCESION Nº 291
TARIFA REDUCIDA CONCESION Nº 1089

INTIMIDADES DE LA *Pintura* Reveladas por primera vez a los Sres. PROFESIONALES

(8)

Lista para el triunfo, la pintura Apeles se encuentra a la venta en las buenas ferreterías y Ramos Generales de toda la República. Veamos aquí como

Cumple Su Deber



Hemos sostenido que la buena pintura es realmente una nueva superficie que cubre, protege y decora una superficie ya existente. Las pinturas, esmaltes, lacas y barnices que ostentan el nombre de Apeles, cumplen su deber con perfección que sobrepasa las más optimistas expectativas.

1) Tienen mucho "grip", afinidad, o facultad de agarrarse firmemente a la superficie a pintar.

2) Tienen una gran cohesión, unidad o resistencia, una gran capacidad protectora.

3) Su poder cubriente es notable, debido a la excelencia de los vehículos y a la pureza de los cromos empleados.

4) Su consistencia es uniforme y estable hasta la última gota de cada envase, por lo cual su aplicación es más fácil, segura y placentera.

5) Sus colores son más brillantes, hermosos, firmes y durables. Existe un surtido amplísimo y novedoso de encantadores tonos modernos.

6) Por sus colores firmes y su duración enorme, Apeles es pintura viva y sumamente económica.

7) Finalmente, su calidad es segura, garantida por la fábrica que cuenta con mayores recursos técnicos en el mundo entero.

La fábrica Apeles atenderá gratis y con el mayor placer, cualquier consulta técnica referente a pinturas, esmaltes, lacas o barnices que quiera formulársele.

Un buen consejo:

Al comparar presupuestos de pintura no tenga en cuenta solamente el precio. Dele también mucha importancia a la seriedad de la empresa, a la excelencia de la mano de obra, y a la calidad de la pintura a emplearse.

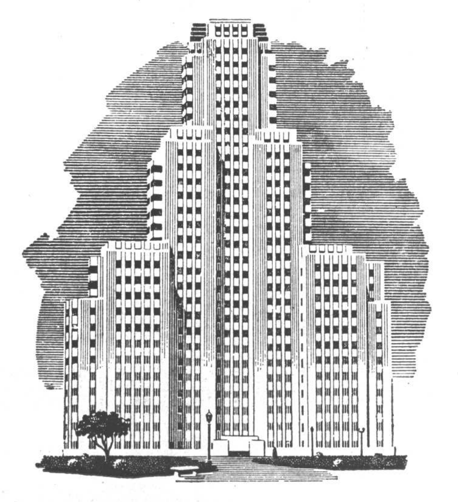


Revitaliza - Alegra - Protege - Resiste!

SUPER ESMALTE BRILLANTE (30 colores) - ESMALTE Y LACAS SINTETICAS (40 colores) - PINTURA BRILLANTE (30 colores) - PINTURA ANTICORROSIVA MINERVA (14 colores) - PINTURA AL AGUA (40 colores) - TINTES DE LUSTRE PARA MUEBLES Y MADERAS (8 colores).

ALBATROS

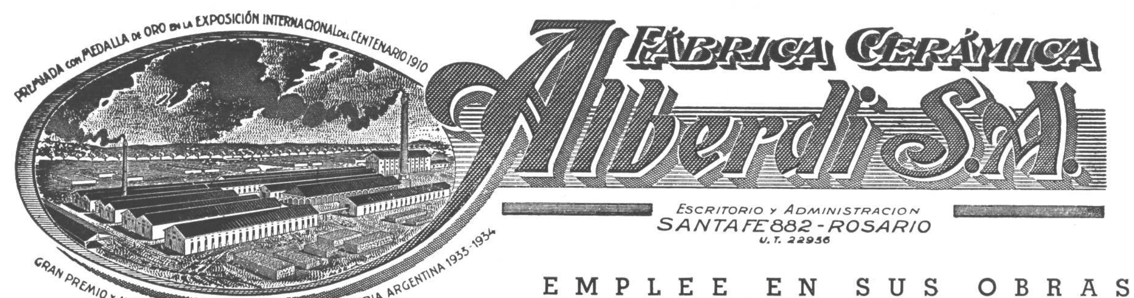
PRUEBAS AL CANTO:



Edificio Kavanagh. El primer gran rascacielo porteño, pintado y protegido a entera satisfacción con Pinturas APELES y Minerva.

APELES S. A. - Pinturas, Esmaltes y Barnices. - Crespo 2759 - Bs. Aires - U. T. 61-0071

GRAN FÁBRICA DE BALDOSAS TIPO MARSELLA - TEJAS Y LADRILLOS PRENSADOS Y HUECOS



Premiadas con el Primer Gran premio en la Exposición de la Industria Argentina 1933 - 34

•

Distribuidores:

JOSE M. DIANTI - Rivadavia 10244

O. GUGLIELMONI - Av. de Mayo 634

JUAN PREDA - Garmendia 4805

EMPLEE EN SUS OBRAS

TEJAS Y BALDOSAS

ALBERDI

ORGULLO DE LA INDUSTRIA ARGENTINA

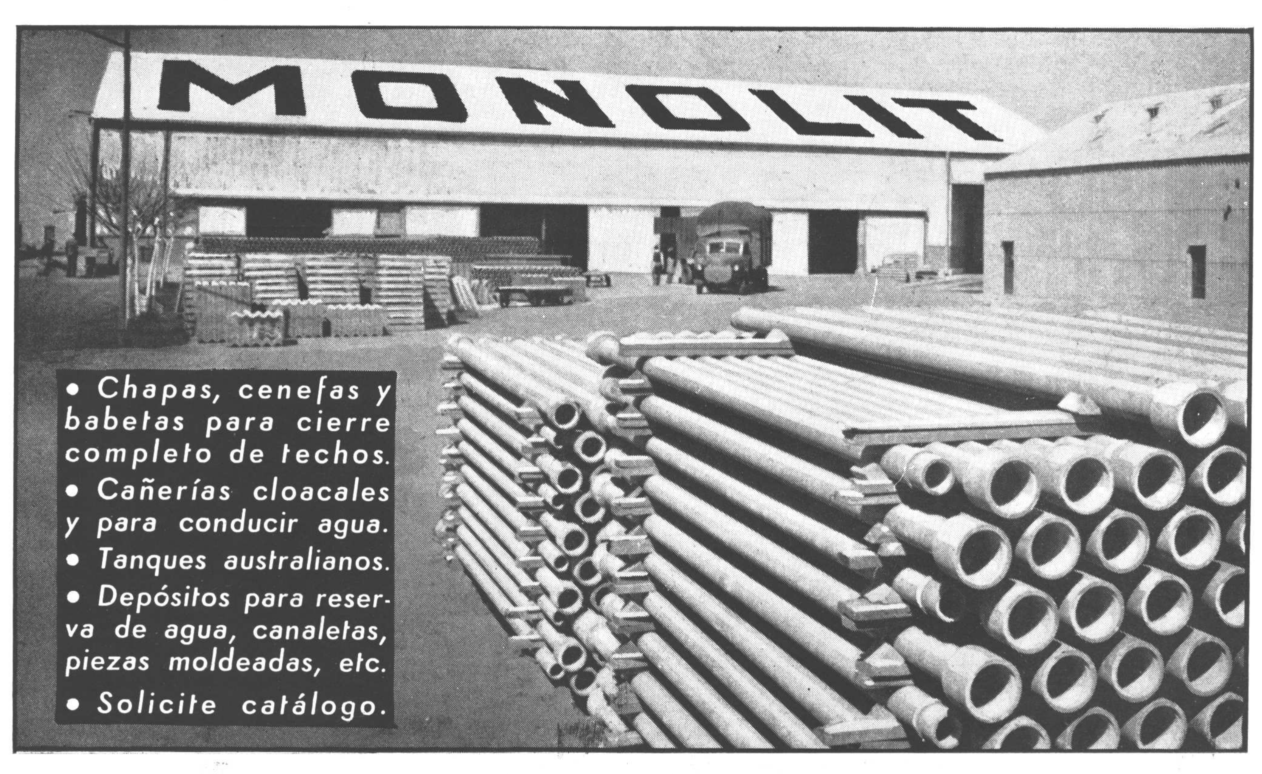
PRECIOS, MUESTRAS E INFORMES:

Administración: SANTA FE 882 - U. T. 22936 - ROSARIO
o al Representante en Buenos Aires:

O. GUGLIELMONI

AVDA. DE MAYO 634 - (Piso 1°) - U. T. 34 - 2792 - 2793

EN VENTA EN TODAS LAS CASAS DEL RAMO



COMPAÑIA FIBROCEMENTO MONOLIT S.A. INDUSTRIAL Y COMERCIAL

Fábrica en SAN JUSTO - Pcia. de Bs. As.

Distribuidores Exclusivos: **TAMET - Chacabuco 132 - Bs. As.**


Llaves Semi-Silenciosas
montadas sobre goma
El montaje sobre goma - característica exclusiva de todas las llaves "ATMA" - torna particularmente útil su colocación en los tabiques de hormigón y en las paredes delgadas de los edificios modernos, donde la amortiguación del ruido es más necesaria.
Por la sencillez y precisión de su mecanismo, el funcionamiento de las llaves es seguro y su duración indefinida.
ATMA
Soc. Anón. CHRISTENSEN y MASJUAN, Com. e Ind.

1 MILLON DE VENTILADORES CENTRIFUGOS INSTALADOS EN TODOS LOS PAISES DEL MUNDO

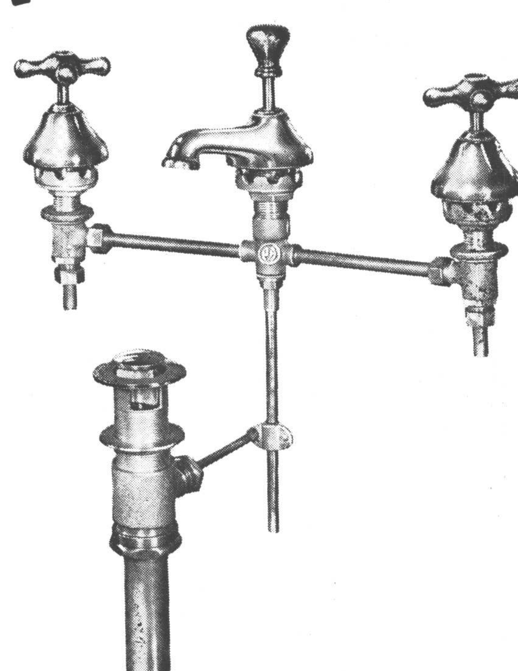


MOTORES MARELLI S. A.

CORDOBA	BUENOS AIRES	ROSARIO
SANTA ROSA 65 - Telef. 2142	CALLAO 353 - U. T. 35 - 4600-01	RIOJA 1342 - U. T. 23168

COMUNICACION DIRECTA!

Entre los señores profesionales de la construcción y los técnicos que dirigen la fabricación de nuestros accesorios cromados o niquelados para cuartos de baño, se mantiene siempre una comunicación directa en beneficio del mejor éxito de nuestros modelos, en las exigencias de la construcción moderna.





SON ARTICULOS NOBLES

INDUSTRIA ARGENTINA

VENTA EN TODAS LAS CASAS DEL RAMO

ESTABLECIMIENTOS METALURGICOS **PIAZZA HNOS. S.R.L.** Capital: m$n. 1.680.000.--

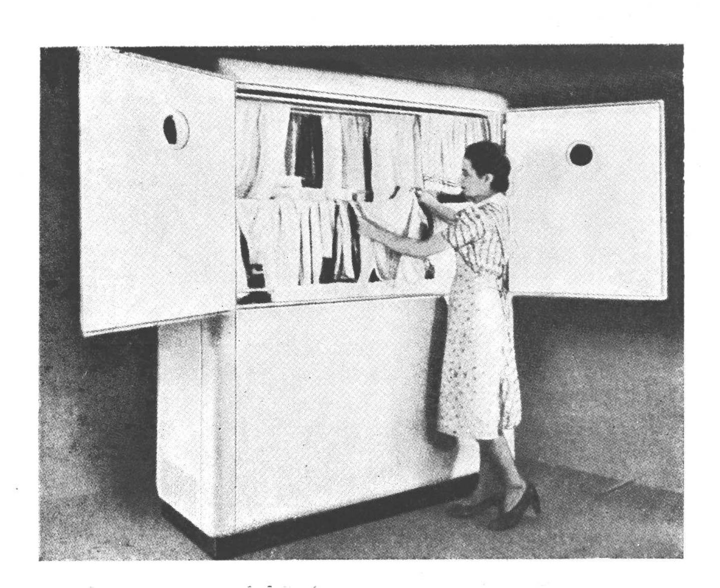
Administración - Ventas y Talleres: ARRIOLA 154/58 (Suc. 37, Rto. 1)
U. T. 61, 3389 y 3312 • Exposición: BELGRANO 502 - Bs. As.

Señor director de obra:

El decreto municipal Nº 3244 de fecha 19 Agosto 1944 **prohibe terminantemente** el tendido de ropas en los balcones, ventanas y azoteas en un gran radio de la ciudad. Colabore con las autoridades municipales especificando

ETERSOL

EL SECARROPAS PERFECTO Y ECONOMICO



- De acción rápida y eficiente, consumiendo escasamente 10 c/ por carga.
- Práctico porqué evita la exhibición de ropas colgadas en patios, corredores, balcones y azoteas.
- Necesario puesto que proteje sus ropas contra el hollín, humo, polvo y acción del viento.

CON "ETERSOL" NO HAY DIA SIN SOL

VEA LOS DIFERENTES MODELOS EN NUESTRA EXPOSICION

GEORGE A. DODDS LTDA.

COMPAÑIA INDUSTRIAL Y COMERCIAL

TELEF. 31 { 4107 / 5869

TUCUMAN 559



Recuerde, Sr. Arquitecto, que los apartamentos con **lavarropas eléctrico** se alquilan *"mucho más fácilmente"*, pues el lavarropas contribuye poderosamente a la solución del problema del servicio doméstico.

SIAM

DI TELLA LTDA.

AV. DE MAYO 1302

U. T. 37 - 1081

BUENOS AIRES



Para MEJORAR el CONFORT y el ASPECTO del HOGAR
Obra San Martín 1113
Arqs. Frigerio y Alvarez
M. A. IRIARTE
M. de Oca 1461
PERSIANAS "Airflo" AMERICANAS

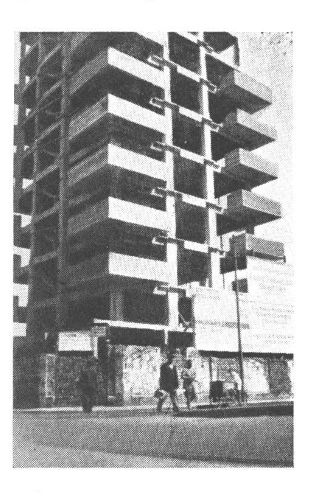

BIBLIOTECA

LAS OBRAS DEL CEMENTO "SAN MARTIN"

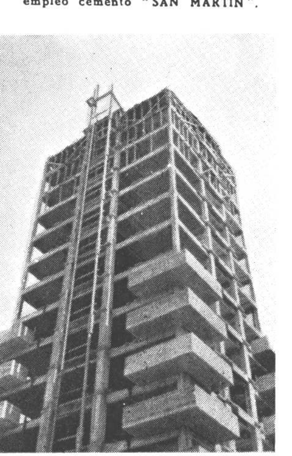
El edificio de la "Unione e Benevolenza" es un exponente del progreso edilicio de la

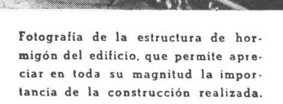
CIUDAD
DE
ROSARIO

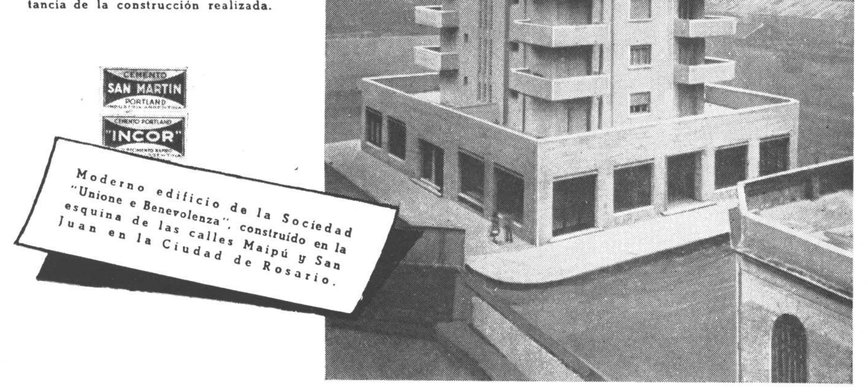
Fotografía de la estructura de hormigón del edificio, que permite apreciar en toda su magnitud la importancia de la construcción realizada.



La fotografía superior e inferior de este epigrafe, muestran dos aspectos parciales de la estructura de hormigón, en cuya construcción se empleó cemento "SAN MARTIN".

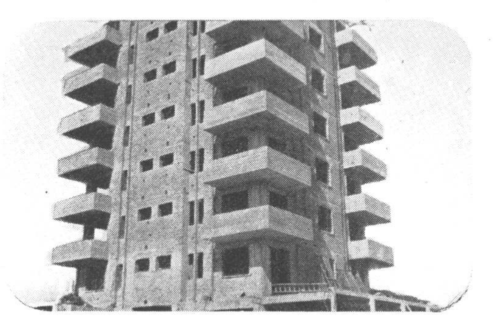






Moderno edificio de la Sociedad "Unione e Benevolenza", construído en la esquina de las calles Maipú y San Juan en la Ciudad de Rosario.

Otra vista de la construcción, que muestra un detalle de la estructura de hormigón de este importante edificio.



Arquitectos: señores Picasso y Fernández Díaz, Carlos M. Funes. - Ingeniero: señor Juan C. Van Wyk.
Emp. Constructora: Sres. Muniagurria, Arroyo y Spiller. - Hormigón: Sres. J. C. Van Wyk y Carlos Navratil.

La monumental obra de hormigón que ilustra esta página, construída recientemente con cemento portland "SAN MARTIN", constituye un verdadero exponente de la edificación moderna, con que se transforma y agiganta la progresista ciudad de ROSARIO.

COMPAÑIA ARGENTINA DE CEMENTO PORTLAND

RECONQUISTA 46 (R. 3) - BUENOS AIRES • SARMIENTO 991 - ROSARIO

O - 1108

Empleando un cemento portland de alta calidad uniforme se obtiene mejor hormigón

nuestra arquitectura

DIRECTOR: W. HYLTON SCOTT - SARMIENTO 643 - BUENOS AIRES

TARIFAS: Suscripción anual, en la Argentina $ 12.00; en el exterior $ 15.00. Números sueltos, en la Argentina $ 1.20; en el extranjero $ 1.50. — Números atrasados $ 2.00

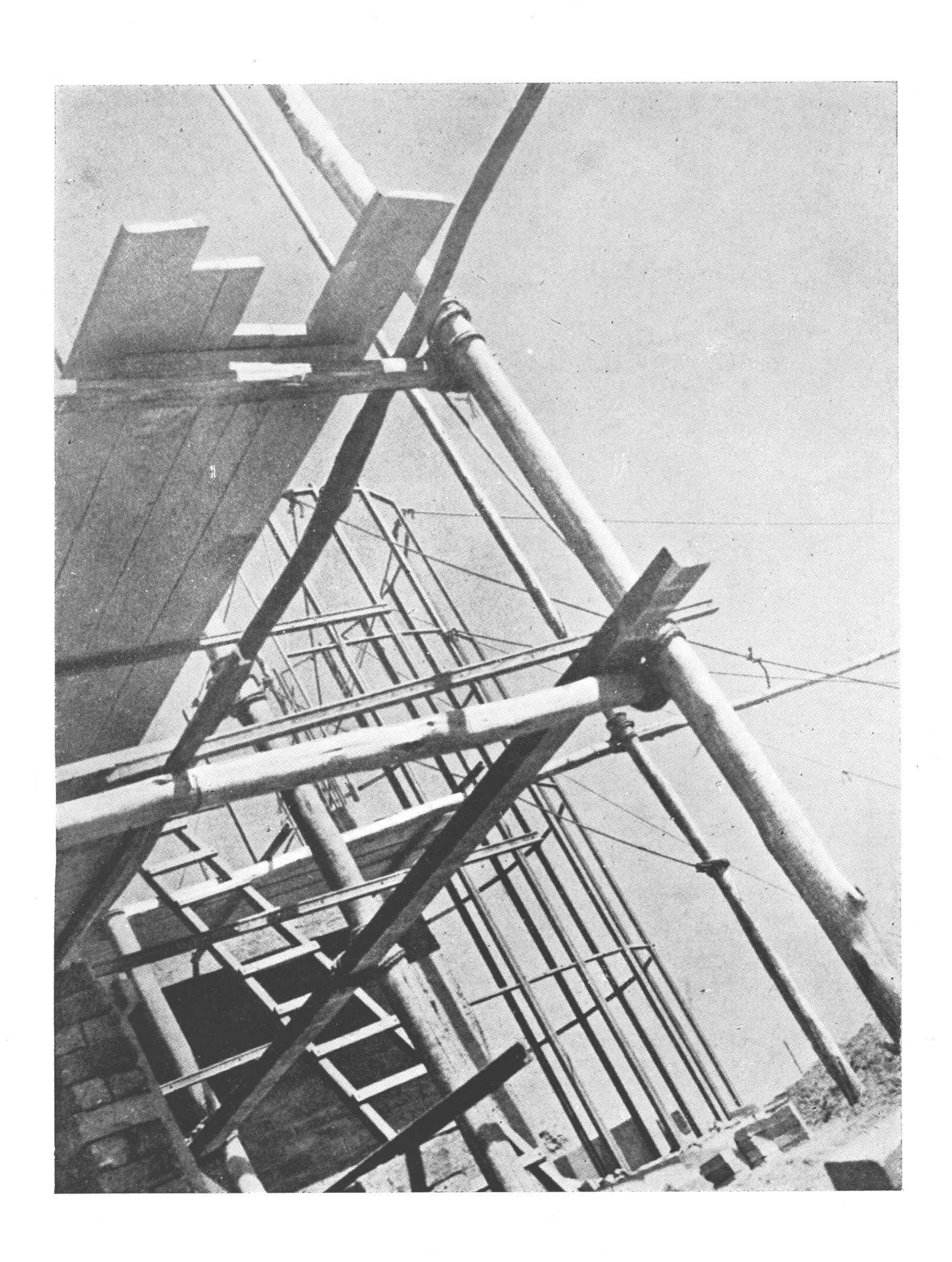
Registro Nacional de la Propiedad Intelectual Nº 133252

SUMARIO:



9

SETIEMBRE DE 1944



El Real Instituto de Arquitectos Ingleses y bajo el mismo título que encabeza este artículo, ha publicado un trabajo fundamental sobre la tarea que espera a los ingleses después de la guerra, para reacondicionar el país, de manera que ofrezca el marco natural para una vida mejor. Los problemas que han de enfrentar han sido, sin duda, agravados por la destrucción de la guerra. Pero ella ha sido también, en este terreno, en cierta manera beneficiosa, al crear la actitud psicológica necesaria para enfrentar el tremendo dilema en una escala y con un valor que es difícil ver surgir de los tiempos que llamamos normales. El problema inglés es el de todos los países del mundo, hayan o no tenido una guerra. Y el estudio que aquí reproducimos completo, destinándole todo un número, tiene las dos condiciones que rara vez se encuentran en monografías o libros que tratan el asunto: es audaz y realista. Además, trata todos los asuntos involucrados con carácter general, sin entrar en detalles que oscurezcan el panorama que se procura abarcar. Esos méritos hacen que lo juzguemos uno de los mejores trabajos en la materia que hayamos leído en los últimos tiempos y esperamos que nuestros lectores participen de esa opinión.

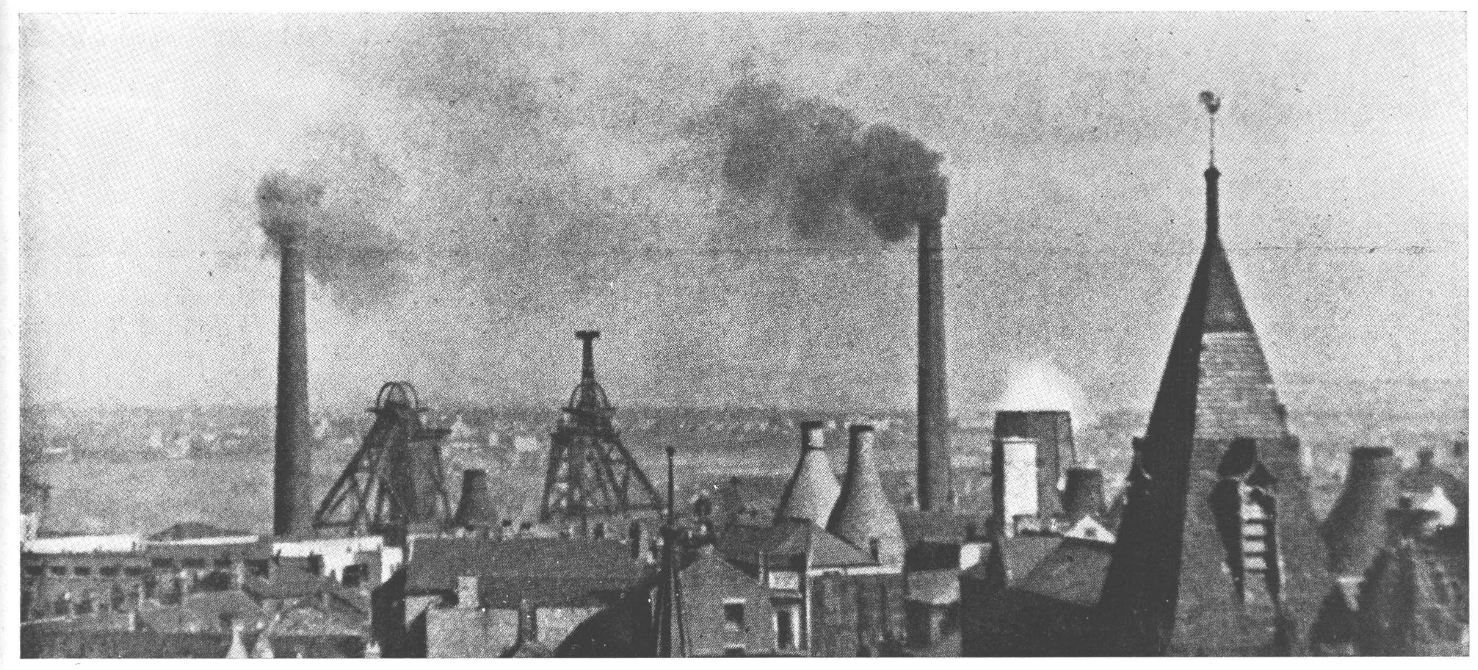
LA RECONSTRUCCION DE GRAN BRETAÑA

Gran Bretaña está siempre en proceso de reconstrucción. Los edificios envejecen, dejan de ser adecuados para sus fines y son reemplazados por otros. Las industrias desaparecen gradualmente y las casas que alojaron a sus trabajadores se convierten en viviendas insalubres y son demolidas. Nuevas industrias surgen en otros sitios y se construyen nuevas casas para servirlas. Algunas ciudades prosperan; ellas atraen cada vez a más personas y van creciendo con rapidez sorprendente; otras ciudades entran en tiempos difíciles, conocen el hambre y el desempleo y se vuelven superfluas.
La campiña está también siendo reconstruída siempre. Más despacio y a veces menos perceptiblemente, pero cambia asimismo. En algunas zonas cambia tan rápidamente como las ciudades y entonces todos vociferamos que ha sido arruinada. En otras zonas el cambio parece pequeño; una casa desaparece y otra nueva ocupa su sitio; una granja se convierte en casa de té y cerca de ella aparece una estación de servicio.
Constantemente la faz de Gran Bretaña se altera aunque, como ocurre con nuestra cara reflejada por el espejo, no nos demos cuenta de ello día a día. El medio en que vive el hombre se altera porque él va realizando esos cambios para adecuarlo a sus necesidades. Ese medio es el reflejo del hombre y de sus modos cambiantes de vida.

LOS EFECTOS DE LA INDUSTRIA

Las zonas construídas de Gran Bretaña han crecido y se han desparramado durante los últimos cien años. La industria

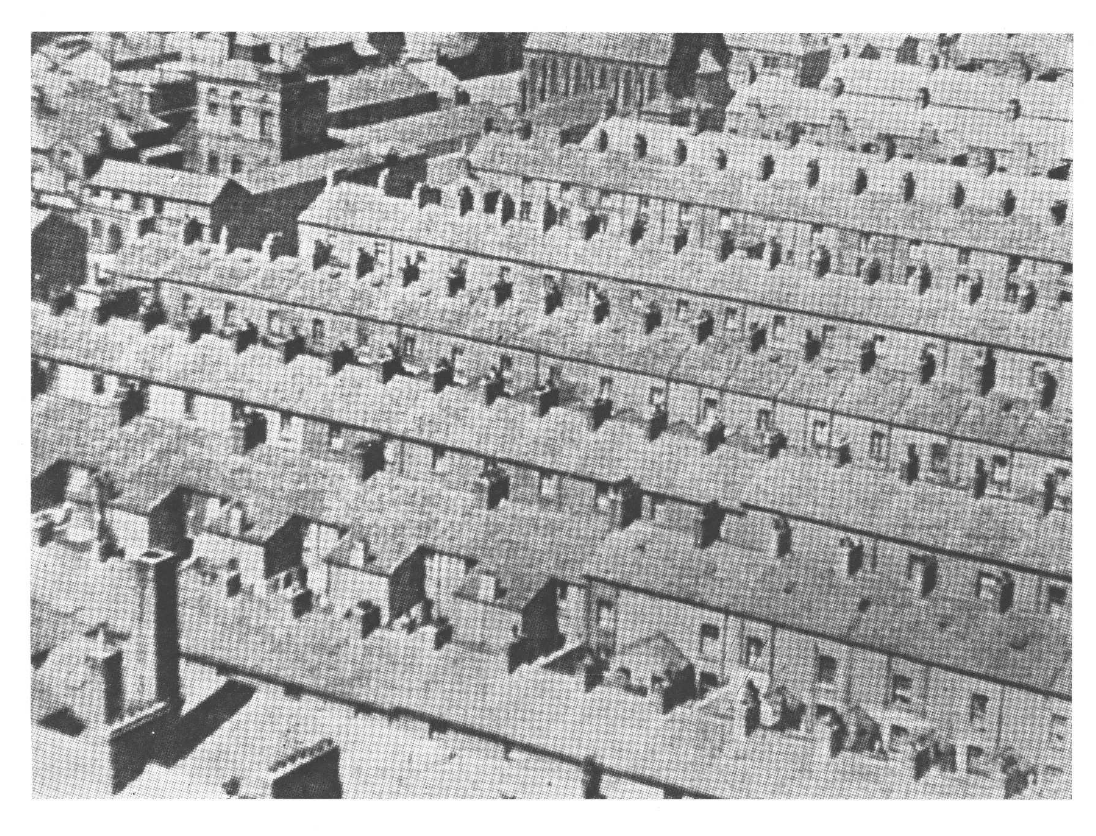




Fábricas y casas, humo, suciedad y pocos espacios abiertos. Es conveniente vivir cerca del lugar de trabajo, pero estos dos ejemplos de los Midlands (zona industrial de Inglaterra) muestran como puede ser de desagradable. Son típicos de nuestras ciudades industriales, pero muchos hay que son peores que éstos.

se ha expandido, la riqueza ha sido creada y una vasta cantidad de conocimientos técnicos acumulada; al aplicar el poder del vapor, que fué usado extensamente para máquinas de bombeo en el siglo XVIII, a la manufactura en el XIX, fueron posibles las grandes fábricas. Se desarrolló la minería de la hulla y la industria pesada, los ferrocarriles extendieron sus redes de puerto a puerto y entre las ciudades, y Gran Bretaña se puso a la cabeza de la producción y el comercio. El poder de producción llevó cada vez más hombres a las ciudades, las fábricas y viviendas brotaron entremezcladas y la población creció rápidamente.

Se necesitaron casas por cientos de miles. Ellas fueron construídas apresuradamente como conejeras y amontona-



En el siglo XIX, kilómetros y kilómetros de tierra en Gran Bretaña fué cubierta con casas monótonas y carentes de vida, como éstas.

das según lo permitiera el apuro, a lo largo de angostas calles; fueron edificadas, en una palabra, sin consideración al bienestar de sus ocupantes o vecinos. La tradición civil del siglo XVIII, con sus calles y plazas finamente trazadas, sus árboles y espacios verdes —una tradición que aunque desarrollada por y para los pudientes, influenció el carácter general de las ciudades inglesas— se fué por la borda. Las ciudades pronto se volvieron oscuras y congestionadas y aquellos que pudieron permitírselo se mudaron a las afueras a fin de disfrutar de espacio. Pero para la mayoría de la gente no hubo alternativa; quedaron encerrados en el humeante infierno creado por el hombre, atados por sus salarios a sus parduzcas casas sin alegría o a sus conventillos plagados de enfermedades.

Allí trabajaban, si eran afortunados; allí morían, con frecuencia, prematura y miserablemente.

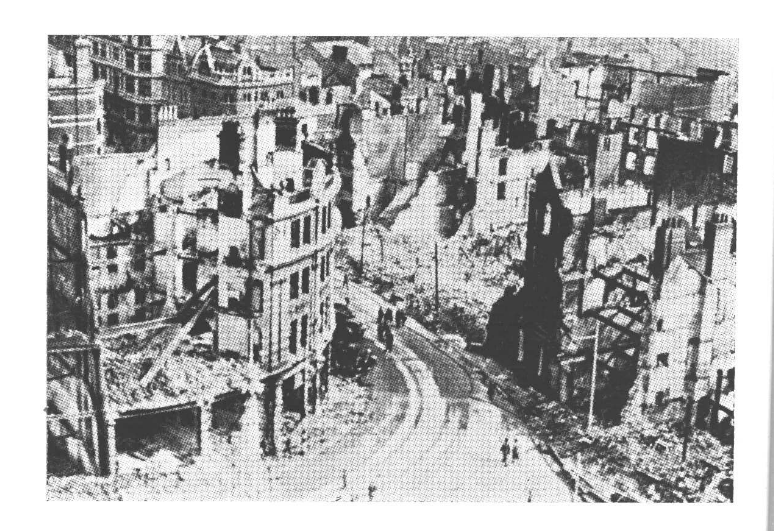
A medida que transcurría el siglo XIX los que habían escapado hacia los suburbios fueron engolfados de nuevo por la ciudad que se expandia.

A su alrededor se deslizaba, invasor, el mar de ladrillos y macadam. Una vez más los que podían permitírselo salieron hacia las afueras y así sucesivamente, círculo tras círculo. Las ciudades se asfixiaban, grandemente sobrecargadas con su peso de humanidad y transporte; llevaba horas entrar en ellas, horas para cruzarlas, horas para salir del otro lado. Se hicieron nuevos caminos a su alrededor, brotaron arterias desde ellas hacia la campiña; pero de nuevo llegaron aquí los edificios, en andrajosos arrequives a lo largo de la ruta.

Este grande e incontrolado crecimiento es deplorable, no solamente porque es feo e indigno del genio de un país que ha demostrado el ingenio y la capacidad inventiva para guiar al mundo en su desarrollo industrial, sino porque no proporciona un ambiente en el que las gentes puedan llevar una vida plena y feliz. No solamente hemos arruinado el paisaje, sino que hemos arruinado nuestras vidas.

LA GUERRA Y LA RECONSTRUCCION

Setiembre de 1939 marcó el comienzo de un período de respiro, porque cuando las construcciones civiles fueron detenidas para dar lugar a las más urgentes necesidades de la guerra, nuestras ciudades se detuvieron en su crecimiento. Y cuando las bombas empezaron a caer un año más tarde, nuestras ciudades empezaron a encogerse. Algunas areas centrales congestionadas fueron transformadas en espacios abiertos, aparecieron brechas por todas partes; barrios enteros fueron abandonados.







Las personas que muestra esta página no son expertas en construcción y urbanismo, pero saben algo sobre sus propias necesidades. A ellos les corresponde, y a todos nosotros, expresar nuestras necesidades y los expertos por su parte han de asegurarse que no se olvidan para quien están planeando.

La reconstrucción es inevitable; no es un sueño. Hemos perdido millones de pies cúbicos de albergues en una forma u otra y además vamos a encontrarnos al fin de la guerra con un gran retraso, que deberá compensarse, en relación al ritmo de reconstrucción de la pre guerra. Se estima que una de cada cinco construcciones en Inglaterra ha sido de alguna manera dañada y se van a necesitar millones de nuevas casas tan pronto como puedan ser provistas. Aunque los daños por los bombardeos han concentrado la atención popular sobre las posibilidades de reproyectar nuestras ciudades (y desde luego que la reconstrucción urbana va a ser la mayor tarea) las ciudades no pueden ser consideradas independientemente de la campiña que las rodea. Y la campiña misma presenta problemas especiales si es que nos proponemos mantener, y mejorar, el saludable estado de la agricultura que la guerra nos ha forzado a organizar, y si esperamos prevenir que la población rural siga emigrando en masa hacia los centros urbanos como lo hizo en los años anteriores a la guerra.

¿PLANIFICACION O REMIENDO?

¿Vamos a hacer de esta reconstrucción necesaria una oportunidad para planificar de nuevo, para crear en Gran Bretaña los deleites y ventajas que puede proveer la vida en la ciudad y para equilibrar esto con una campiña saludable y productiva? ¿O vamos a remendar nuestras ruinas confusamente con algún primor arquitectónico aquí y allá, y decir que eso es lo mejor que podemos hacer y que cualquier cosa más, sería demasiado difícil y demasiado drástica? Pregúntele a la vecina, al soldado, al trabajador de la fábrica, al granjero y al conductor de ómnibus. Talvez no tengan ideas claras sobre el tipo de reconstrucción que desearían, pero sin duda desean algo hogareño y humano, algo que les de confort y privacidad; aunque ellos puedan decir, con escepticismo, que no saben si eso les será concedido. Otros serán más resueltos y dirán que están perfectamente determinados a conseguirlo. Mientras más gente está decidida sobre el asunto, mayores serán nuestras probabilidades de hacer algo por resolverlo.

Si nosotros estamos resueltos a conseguir algo genuinamente mejor que lo que teníamos antes, necesitamos tener ideas claras sobre que clase de cosas son importantes. Nosotros no necesitamos sugerir planos en detalle en esta etapa; pero necesitamos conocer algo sobre la extensión del problema y qué tipo de planos serán satisfactorios cuando llegue la oportunidad de establecerlos. Necesitamos saber qué clase de posibilidades hay y apreciar qué ventajas pueden proporcionar esas posibilidades en cuanto a asegurar vidas más sanas y agradables.

Esta parte del estudio da, de una manera simple, algunos principios generales que deben tenerse presentes cuando empecemos a pensar en la reconstrucción. Sobre muchos de estos principios hay probablemente un consenso general, aunque es probable que algunos de ellos no cuenten con la aprobación de todos. Pero hay que considerar que se los enuncia no en carácter de reglas, sino de sugestiones. Las conclusiones a que esos principios nos conducen pueden parecer a primera vista más bien ambiciosos, pero la timidez sería inútil, especialmente al principio. Los hombres que trazaron las vías férreas a todo lo largo y lo ancho de Gran Bretaña y que desarrollaron su industria, eran emprendedores por encima de todo y hoy en día Gran Bretaña en guerra, se ha mostrado capáz y dispuesta a hacer de tripas corazón y a organizarse en gran escala.

DONDE COMIENZA EL PLANEO

¿Cuales son nuestras necesidades? ¿Cuales son las primeras cosas que queremos que nuestra Gran Bretaña de post guerra proporcione en las ciudades y en los campos? Seguramente son éstas: buenas condiciones en nuestras casas y lugares de trabajo, transporte conveniente entre ellas, buenas comodidades para la educación, los servicios de



Las principales zonas industriales de Inglaterra están señaladas en negro en este mapa. La superficie blanca limitada por la línea de rayas contiene el principal núcleo industrial de Gran Bretaña, que se ha desarrollado a lo largo y alrededor de la línea de comunicación entre Londres y Liverpool. La mayoría de las industrias de este núcleo están allí por buenas razones, y probablemente permanecerán donde están durante tanto tiempo como la posición económica de Gran Bretaña en el mundo permanezca sin cambio.

atención de la salud y para nuestros ratos de ocio y entretenimientos. Esas son las cosas fundamentales que nos afectan. El obtenerlas depende de cosas más importantes que sólo pueden ser creadas por una sociedad sana y democrática y antes que podamos esperar realizarlas tenemos que asegurarnos que nuestra sociedad está organizada de manera que no lo estorbe. Hablar de una magnífica reconstrucción es fácil pero significa bien poco, a menos que se lo considere como parte de algo mucho más amplio.

Las condiciones para una mucho más amplia reconstrucción existen y hay pocos que no lo deseen ardientemente. Aquí no es el lugar para discutir las consecuencias, pero es claro que una mejor Inglaterra depende de que sepamos organizarla y no lo dejemos al acaso. No puede ser realizada sin planificación y control, así como la guerra no puede ser ganada sin esos requisitos. La planificación social es la primer exigencia sin lo cual es ocioso esperar la planificación física y una política de reconstrucción progresiva. Conseguida esa planificación social, el primer requisito de la reconstrucción es que ella también debe ser organizada con carácter nacional, porque es claro que las grandes cuestiones de la política industrial y agrícola y el planeo de las rutas de transporte para servirla, afectarán nuestras decisiones sobre la forma de proyectar de nuevo las partes individuales.

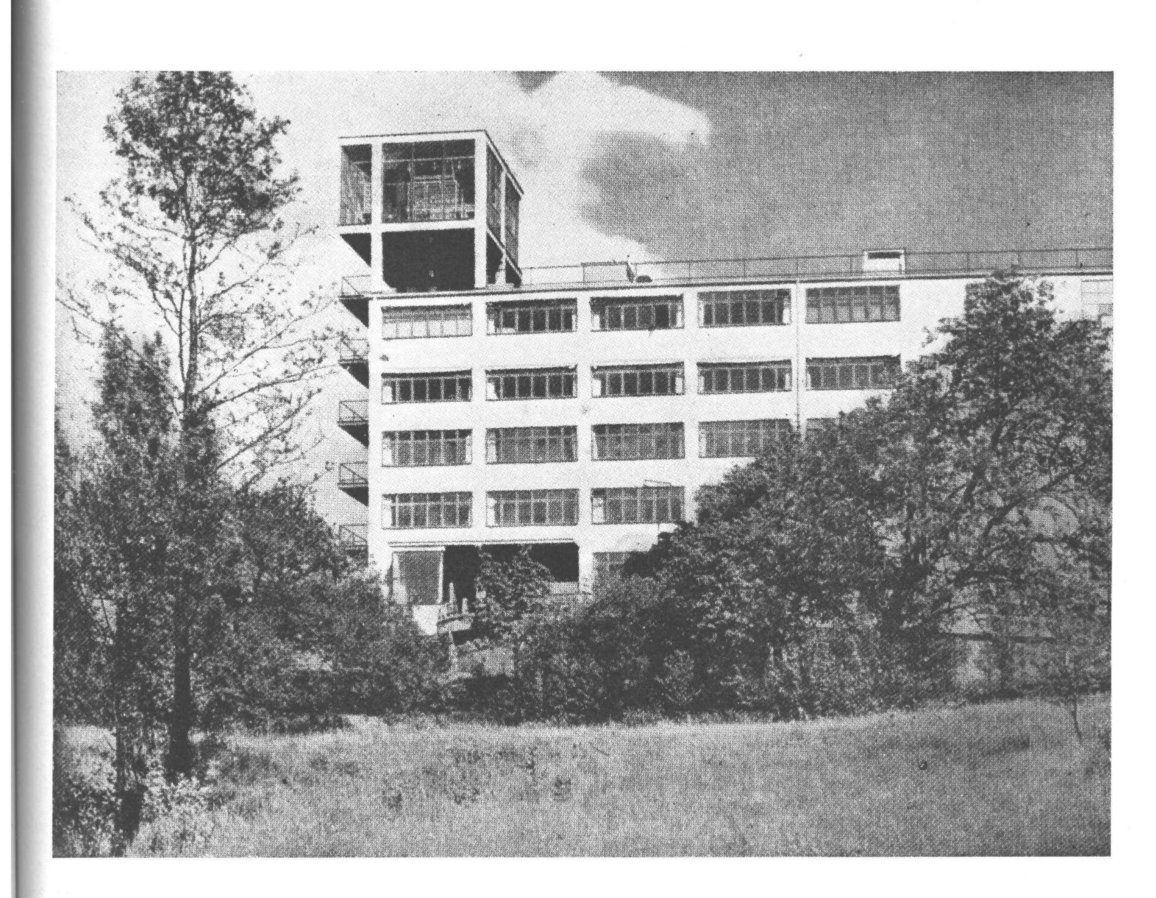
EL PLAN NACIONAL

Suponiendo que tracemos planes en escala nacional ¿a que tipo de Gran Bretaña debemos apuntar? Dejando de lado por un momento las dificultades prácticas de transformar toda la configuración de la obra del hombre en el país ¿sería razonable eliminar todas nuestras grandes ciudades y que todos viviéramos en pequeñas y amables comunidades desparramadas igualmente por todo el mapa? ¿Sería posible ir un paso más lejos y suprimir también las comunidades tal como las entendemos ahora, y sacando ventaja de las posibilidades del transporte rápido por tierra y aire y de la comunicación instantánea que proporcionan la televisión y la radio, de redistribuir toda la población en pequeñas casas, cada una rodeada de su propia parcela de media hectárea o algo así, de manera que Gran Bretaña se convierta en un gran jardín? La contestación a estas preguntas no va a ser hallada en nuestros propios corazones, porque están involucrados factores que son más fundamentales que nuestras aspiraciones personales y preferencias, y que están profundamente arraigados en la vida económica de toda la isla. Sólo podemos responder a estas cuestiones mirando el modelo de Gran Bretaña como es hoy, comprendiendo las razones porque es así y si, en general, es apropiado y si es de desear que las condiciones que lo han producido continúen existiendo en el futuro.

EL NUCLEO INDUSTRIAL

Los principales centros de la industria en Gran Bretaña forman un amplio núcleo que se alarga desde Londres hasta Liverpool y que después tuerce hasta Newcastle. Otro centro de actividad industrial descansa en las riberas del Clyde. En estas zonas están las bases de nuestra vida económica y de ellas depende la posición económica de Gran Bretaña en el mundo. Allí están también nuestras más grandes aglomeraciones urbanas y las ciudades insalubres e incómodas en que vive y trabaja su población. Pero las industrias alrededor de las cuales se han formado esas zonas están allí principalmente por muy buenas razones; ellas extraen materias primas del lugar, están cerca de grandes puertos o están a la vera de rutas convenientes de transporte entre otras industrias a cuyos procesos están vinculadas. Y mientras Gran Bretaña conserve en el cuadro del mundo su carácter de importante país industrial, muchas de esas industrias deberán quedarse necesariamente donde están. Por otra par-





Algunas fábricas son buenas para trabajar en ellas y también para mirarlas desde afuera. Las industrias livianas, particularmente, no necesitan estropear la campiña, si se toma cuidado al proyectarlas, lo mismo que a sus alrededores, como muestra esta fábrica sueca.

te, algunas de las industrias livianas no están tan unidas a determinado sitio y en el reciente pasado han surgido en zonas que hubieran sido mejor usadas para otros fines — han sustraído buena tierra agrícola, por ejemplo o han estropeado espacios abiertos que podrían haber sido reservados para el solaz de gentes en busca de recreación. La opiniones sobre lo que debe ser hecho en el futuro con estas industrias, varían entre mantenerlas unidas a las zonas industriales existentes y descentralizarlas, lo que quiere decir dejarlas crecer en nuevos sitios, formando así nuevas comunidades y aún nuevas ciudades, algunas de ellas combinadas, talvez, con centros agrícolas existentes.

Si nuestra agricultura ha de prosperar, toda descentralización en masa de las industrias está fuera de cuestión y probablemente la solución está en descentralizar, principalmente, sólo aquellas industrias cuyos productos dependan de otros de granjas y huertas o que sirvan las necesidades especiales del trabajo y la vida rural. Pero cualquiera que sea la solución, es claro que nada va a ganarse con dejar que las cosas sigan su propio curso y que antes que podamos atacar adecuadamente el problema de planear de nuevo nuestras ciudades, necesitamos el esqueleto de un plan de escala nacional que pueda dirigir las principales líneas de desarrollo y preservación a través de todo el país; y si tal plan ha de ser efectivo, debe ser compulsivo adherirse a él.

Es también claro que cualquiera sean los lineamientos de este esquema, nuestro principal núcleo industrial va a permanecer firmemente establecido, junto con otros centros industriales aislados; y si la agricultura va a ser considerada seriamente como parte de nuestra vida nacional, la ubicación de la industria en zonas rurales será muy restringida, lo que implica que tendremos que permitir aún una mayor expansión de la industria en los centros ya existentes.

Miremos ahora esas deficientes aglomeraciones urbanas, porque ellas son realmente nuestro principal problema.

Antes de la guerra en Gran Bretaña, ocho de cada diez personas vivían en ciudades y la mitad de ellas en las grandes zonas urbanas de ciudades tales como Londres, Birmingham, Glasgow, Liverpool y Mánchester. Talvez no tantas querrán vivir allí después de la guerra, pero muchas tendrán que vivir, de todos modos. De alguna manera tendremos que encontrar el camino para asegurar condiciones decentes de vida en esos sitios. Esa debe ser la meta de nuestro urbanismo.

EL PROBLEMA DE LA CIUDAD

Mucho se ha trabajado en el problema de la ciudad, en una tentativa por establecer nuevos moldes que permitan hacer de ellas un sitio satisfactorio para el hombre moderno. Los planificadores han comprendido que las nuevas condiciones de la industria y el transporte, y la necesidad de un bienestar social general hace necesario pensar de nuevo desde los primeros principios, si es que se quiere encontrar una real solución. Será útil examinar las tentativas que se han hecho y la forma en que han enfocado el problema. Y como se trata de un problema que se ha presentado en el mundo entero y la preocupación que ha determinado es, en cierta manera, internacional, vamos a seguir las principales corrientes de pensamiento desde el



El East End de Londres. Sin duda, se trata de edificios buenos, sólidos y representan una mejoría grande sobre los standards corrientes de la época en que fueron levantados. No son, indudablemente, los peores ejemplos que pudieran encontrarse. Pero este no es lugar para que viva la gente, particularmente cuando el barrio está rodeado de kilómetros de calles y edificios similares. Es apenas un poco mejor que una prisión al aire libre y, además de ser insalubre, frustra la oportunidad para una vida plena y feliz.

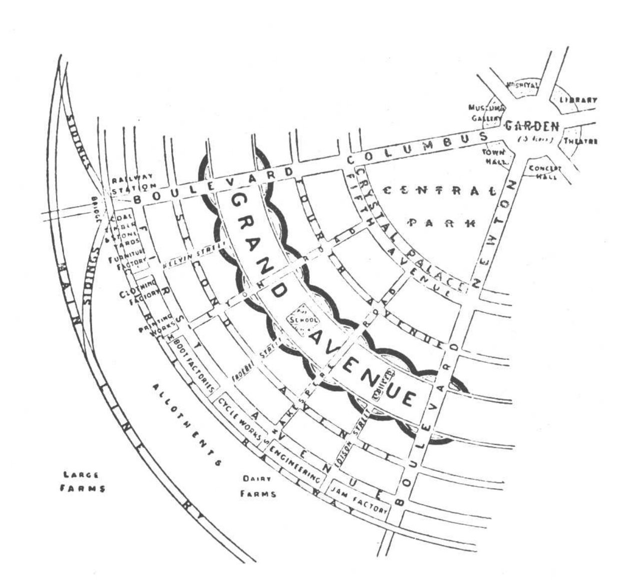


Diagrama de Ebenezer Howard de parte de una ciudad-jardín. El jardín y los edificios públicos están en el centro y la ciudad completa integra un círculo formado por segmentos como éste. Howard subrayaba, sin embargo, que éste es solamente un diagrama y que el plan real puede depender del lugar.

comienzo en este país en el siglo XIX, a través de Francia y de vuelta a esta nación de nuevo.

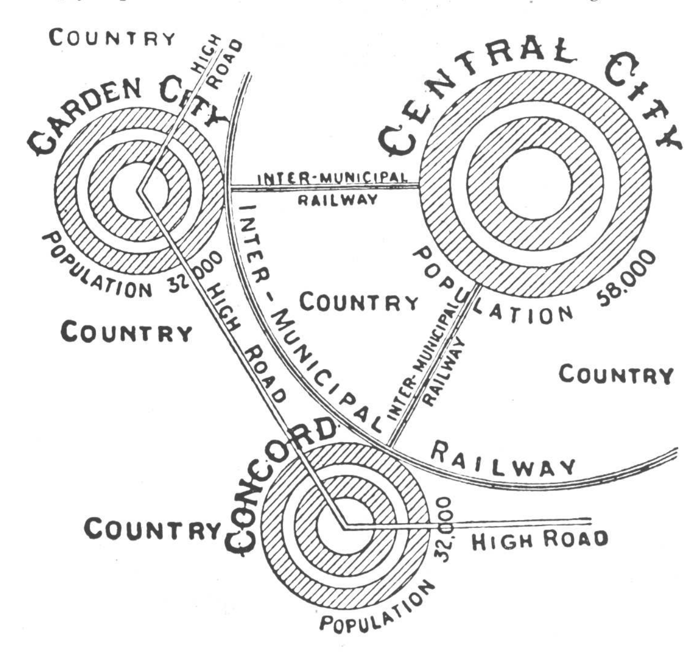
A comienzos del siglo XIX había en Inglaterra un número de idealistas que soñaban con crear nuevas y mejores formas de vida social. Algunos rechazaban el industrialismo y los valores que había creado y creían en la vuelta a algo semejante a las comunidades de la Edad Media, en que el hombre podría de nuevo tener gusto por su trabajo. Otros consideraron a la industria como un paso adelante, pero creían que era necesaria una nueva forma de organización económica si es que habríamos de utilizarla para el bienestar del hombre; estos eran los Socialistas Utópicos, hombres como Roberto Owen que trató de fundar nuevas comunidades. Tuvieron éxito al comienzo en su esfuerzo limitado, pero el resto del mundo siguió su propio curso, sin que lo afectaran las nuevas teorías, y las nuevas comunidades terminaron por extinguirse.

CIUDADES JARDIN Y CIUDADES SATELITES

Pero al fin del siglo, Ebenezer Howard, reconociendo los peligros del hacinamiento y las malas viviendas que había traido la Revolución Industrial, publicó sus sugestiones de lo que llamó "la ciudad jardín", que uniría los placeres de la ciudad con aquellos de la campaña. Su plan era que la comunidad debía ser su propio propietario y que todos los beneficios provenientes del aumento del valor de la tierra debían ir a la colectividad. De esta manera tendía a desanimar a la especulación y establecer los fundamentos de una planificación razonable. El crecimiento de la ciudad existente debía ser controlado y la expansión debía tener lugar en ciudades jardín, que debían ser construidas alrededor de aquella como ciudades satélites, separadas una de otra y de la antigua ciudad por el campo abierto y conectadas entre ellas por fáciles rutas de transporte. Las ciudades jardín que sugería tenían sus edificios cívicos en el medio, rodeados por un círculo de parques. Después venía un centro de viviendas, otro industrial y finalmente, rodeándolo todo, una cintura de agricultura.

Howard vió claramente que un desarrollo totalmente urbano estaba destruyendo la vida humana, pero en cambio

Un diagrama de las ciudades satélites, tomado del libro de Ebenezer Howard, "Tomorrow", ilustrando lo que sugería como "el correcto principio del crecimiento de una ciudad; campo abierto siempre cerca, y rápidos medios de comunicación entre los vástagos".



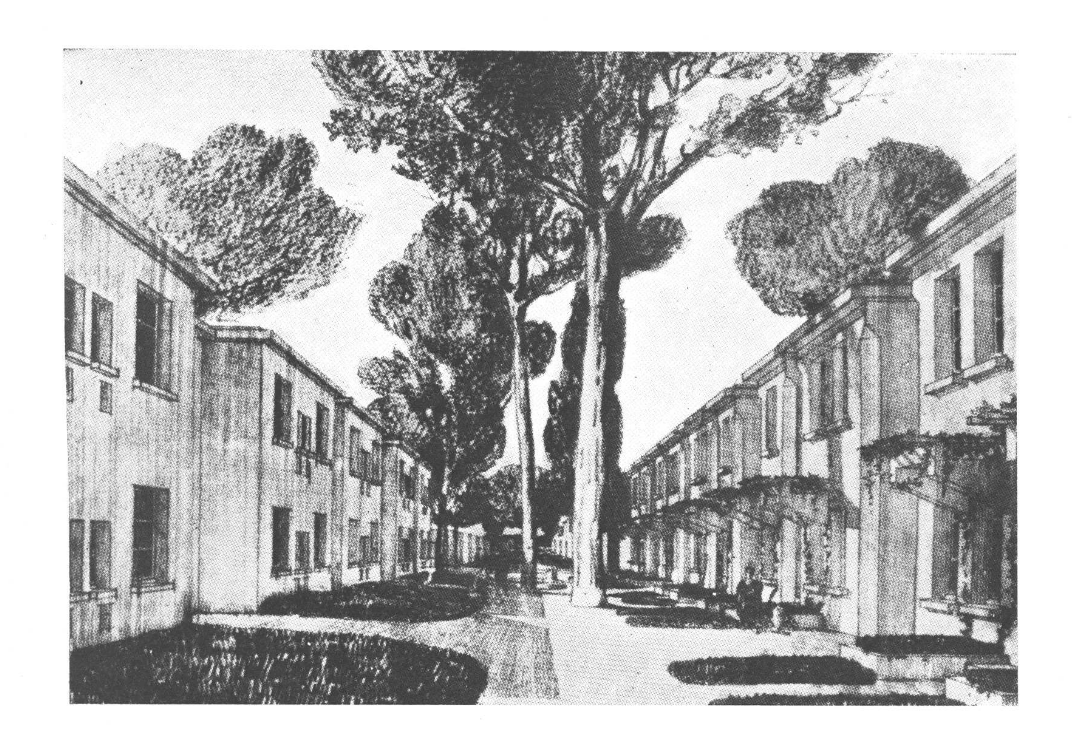


A principios del siglo XX se comenzaron dos ciudades jardín en Inglaterra, la primera en Letchworth y la segunda en Welwyn, ambas a unos cincuenta kilómetros del centro de Londres, al Norte. Sus planos no son parecidos a los que sugirió originalmente Howard, pero los principios en que están basadas son fundamentalmente los mismos. La fotografía es de Welwyn y muestra los jardines públicos situados en el centro de la ciudad.

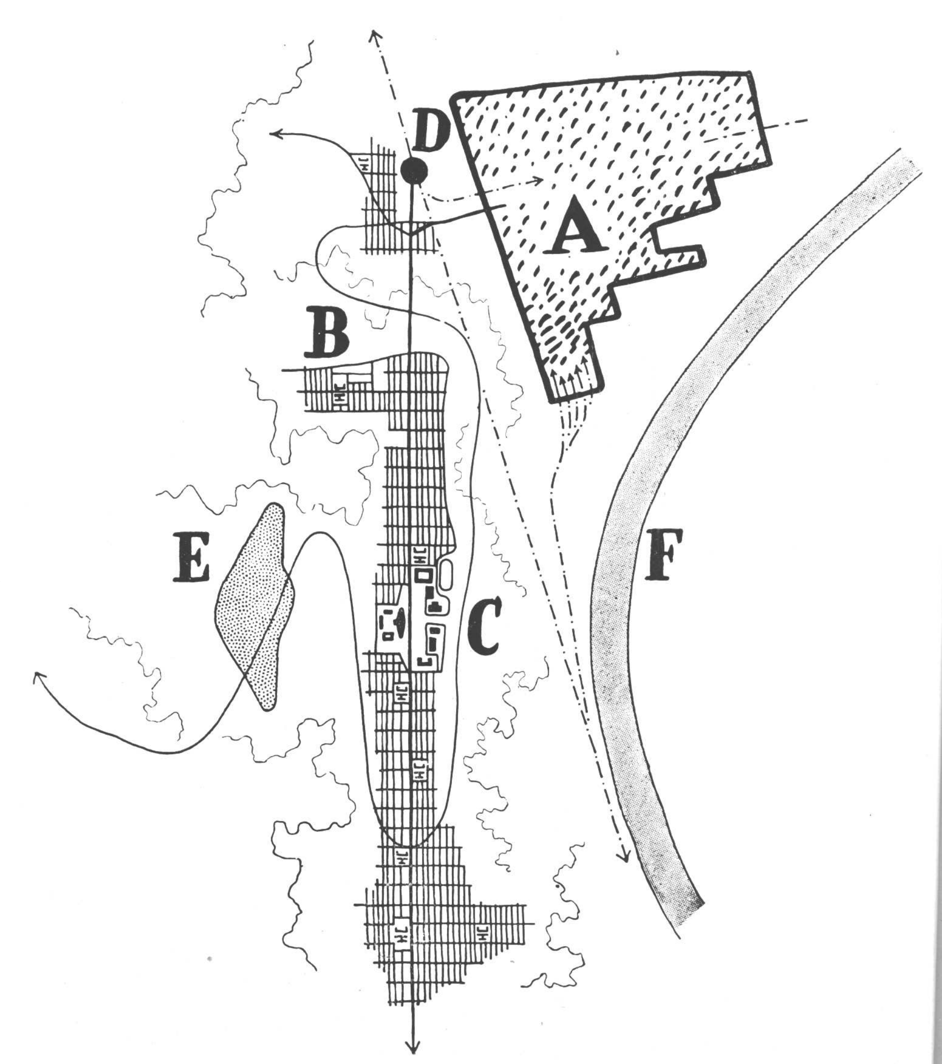
había muchas ventajas sociales que la ciudad podía proporcionar y la campaña nó. Tratando de unir la ciudad y la campaña, no estaba haciendo otra cosa que lo que habían hechos los arquitectos del siglo XVIII en los trazados de Bloomsbury y de Regent's Park, pero había dado un paso más hacia adelante al considerar la ciudad como una sola unidad. El comprendió que el plan de una ciudad debe surgir de sus funciones prácticas y que debe expresarlas, y que esas funciones deben ser concertadas de una manera lógica; que debe mantenerse un balance adecuado entre los espacios abiertos y las superficies construidas; y que la cintura verde que ha de rodear a toda la comunidad debe ser mantenida no solamente porque es agradable y da a los ciudadanos un contacto real con la naturaleza, sino porque puede ser un socio positivo para la ciudad, a la que proporcionaría comestibles frescos y productos de granja. También comprendió la importancia de la ciudad como una entidad —algo que debe ser sentido, de la manera que lo son las pequeñas villas, como una cosa completa por sus habitantes. Por esa razón—, un límite de tamaño era esencial.

Las ideas de Howard se han desarrollado mucho en este país; ciudades jardín es han construído donde nada había, en Letchworth y Welwyn y ese modo de encarar el problema de la ciudad ha tenido una gran influencia en muchos proyectos particulares de alojamiento, aunque en la mayoría de los casos los principios esenciales han sido olvidados y el todo se ha reducido a grupos de pequeñas casas con jardines. Sin embargo los planificadores que creen en la ciudad-jardín y en las ciudades satélites, constituyen hoy una escuela de tendencia definida. En pocas palabras, ellos no están conformes con las grandes ciudades, alegando que las ciudades deben ser de un tamaño que haga posible una vida social plena, pero no más grande y que deben contener un sano equilibrio entre industria y alojamiento y que deben estar rodeadas por una cintura rural.

El sistema de las ciudades satélites puede ser útil para resolver en cierta medida la expansión de las ciudades existentes, o para realojar a un limitado número de personas de las zonas centrales de esas ciudades; pero es evidente que no resuelve el problema decisivo de la ciudad misma. Por satisfactorias que sean ellas, son sólo un paliativo para la enfermedad central. Claro es que resulta imposible que todos nos mudemos a ciudades satélites y dejemos las principales completamente vacías y aún cuando pudiéramos hacerlo, tendríamos que sacrificar una cantidad de ventajas colectivas que la gran ciudad, en compensación de todas sus defectos, nos proporciona. Si hemos realmente de atacar el problema del replaneo de la ciudad, debemos de encontrar un medio de encararlo que haga redundante la solución de las ciudades satélites.



Un dibujo de Tony Garnier mostrando parte de la zona residencial de su "Ciudad Industrial", con su característica tranquilidad, originada en el alejamiento de las calles principales de tránsito.



El diagrama de la Ciudad Industrial de Tony Garnier muestra el esqueleto de su plan. C, indica el gran emparrillado de la zona residencial, con el centro cívico al medio, con escuelas a su alrededor. Toda esta zona tiene comunicación directa con la estación principal D, mediante una línea que la atraviesa y con la zona industrial A. Las escuelas técnicas y especiales están en B y, fuera de la ciudad en E, los sanatorios y casas de descanso. El río F tiene ciertas industrias y muelles a lo largo de sus orillas cerca del área industrial. La línea ferroviaria principal está indicada con trazos cortados. Cinturas verdes de campiña rodean los varios elementos del plan.

UNA CIUDAD INDUSTRIAL

Algunos planificadores han aceptado la gran ciudad y mostrado como, en su opinión, puede ser convertida en un lugar perfectamente bueno para vivir y como puede ser consentido que se extienda aún más sin que se ahogue. Un hombre que pensaba así fué Tony Garnier. Era francés y debe haber estado trabajando en su proyecto de una "ciudad industrial" en el tiempo en que Howard presentó sus argumentos sobre la ciudad jardín, aun cuando su trabajo completo fué recién publicado en el año 1917 en forma de libro. Su proyecto representa un gran salto adelante y contiene el gérmen de muchas teorías modernas sobre planificación de ciudades. Aun cuando su ciudad fué proyectada para más o menos el mismo número de habitantes que el que Howard calculaba para su ciudad-jardín, él dejó margen para un posible crecimiento y no la metió dentro de una camisa de fuerza.

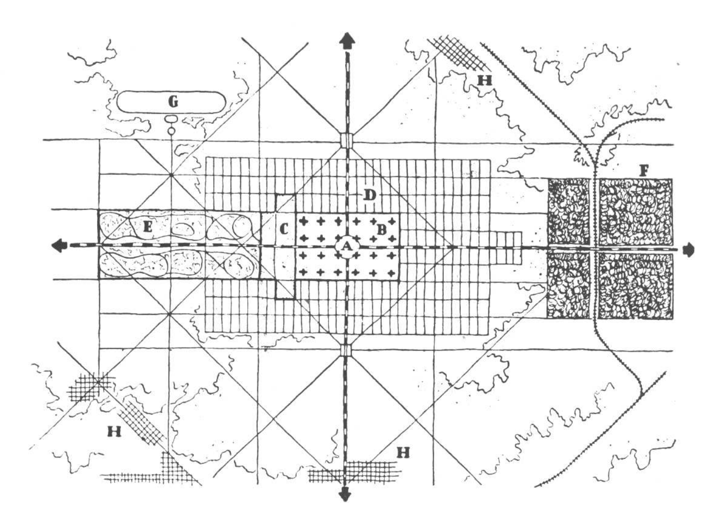
Proyectó su industria fuera del resto de la ciudad, separada de ella por una cintura verde, con buenas comunicaciones para el tránsito entre ambas. La ciudad propiamentete dicha tenía una larga forma oblonga, con la principal arteria corriendo a través de ella como una espina dorsal.

En el medio de esta espina dorsal estaba el centro cívico y a ambos costados de la misma las viviendas, comercios y escuelas, proyectados para obtener los mayores beneficios de la luz del sol en un emparrillado de calles espaciosamente proyectadas entre carpetas de césped y árboles.

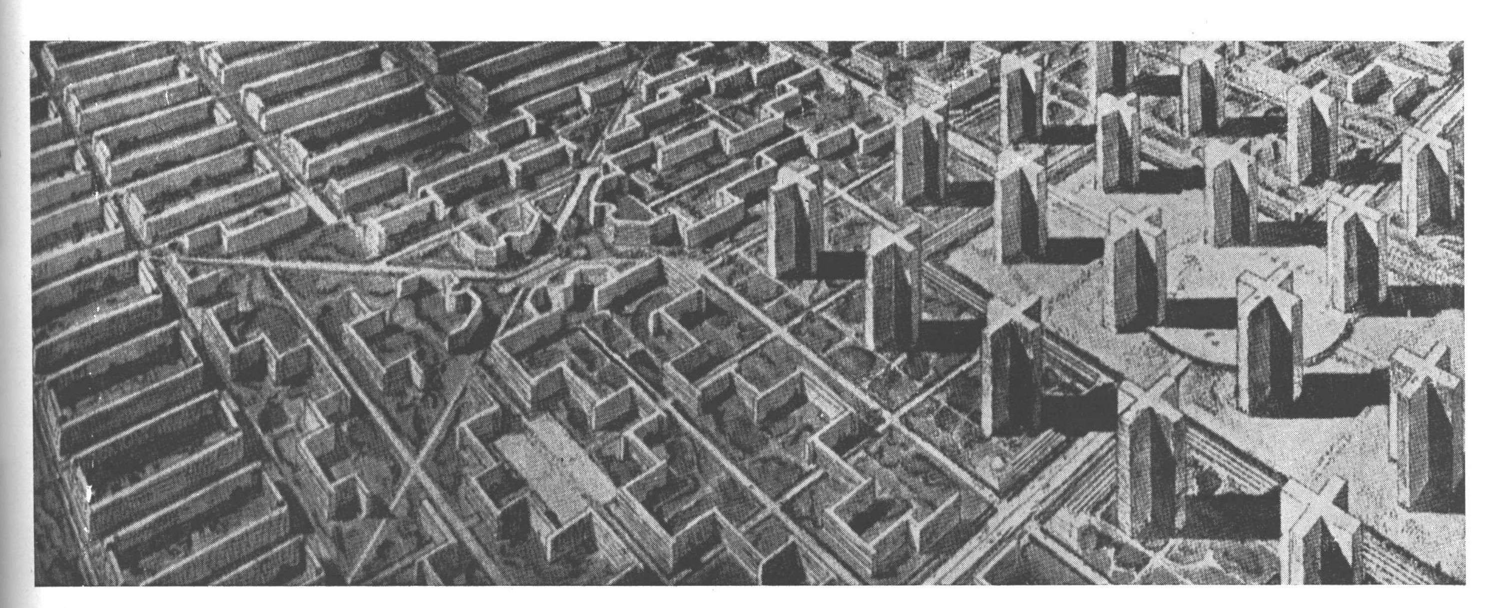
En contra de lo que ocurría con sus predecesores, Garnier rompió con las ideas urbanísticas tradicionales que se originaron en el Renacimiento, fundadas en las avenidas radiales y las grandes vistas orladas de edificios que, en cierta manera, había sido el límite de los conceptos de Ebenezer Howard y que, aún hoy en día, ejercen considerable influencia sobre muchos proyectistas. Garnier separó las diversas funciones de la ciudad: la industria, la vivienda, los ocios y el transporte y basó sus proyectos en consecuencia. Los urbanistas que vinieron tras él le deben mucho a su claridad de pensamiento.

UNA CIUDAD PARA TRES MILLONES

Aunque Garnier pensó en su ciudad de manera que pudiera extenderse, nunca atacó el problema de una ciudad realmente grande. Le estaba reservado a un suizo, Le Corbusier, de hacerlo. El proyectó en 1922 una ciudad de tres millones de habitantes. Su objeto al hacerlo, según lo expresó, no era resolver el estado de cosas ya existente, sino "mediante la elaboración de una fórmula teóricamente perfecta, llegar a los principios fundamentales del moderno planeo de ciudades". Ciertamente que muchos de sus principios que demostró en éste y subsecuentes proyectos, merecen ser mucho mejor conocidos que lo que lo son, aún cuando no estemos de acuerdo con todos ellos. Le Corbusier proyectó una ciudad compacta y altamente



El dibujo de abajo muestra el cruce de las dos arterias principales elevadas en el plan ideal de Le Corbusier de 1922, y los rascacielos y zonas residencial a su alrededor. El diagrama de arriba muestra el plan de la ciudad. A es la estación central, B la zona de rascacielos, C el centro para edificios cívicos y entretenimientos, D la zona residencial y E el parque. Fuera de la ciudad están las industrias F, el centro de deportes G y las ciudades jardín H.



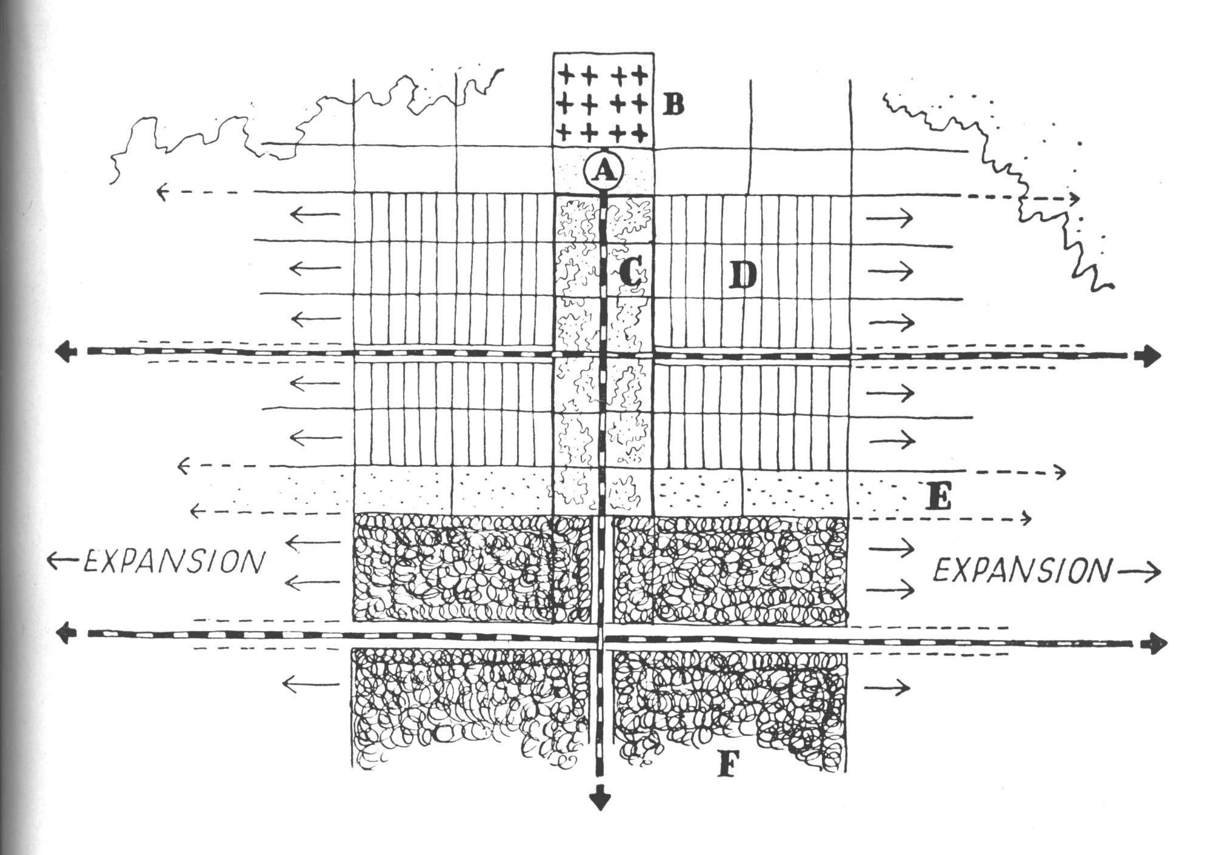


La visión de Le Corbusier: una ciudad compuesta de brillantes rascacielos de vidrio en medio de grandes parques. Compárese ésto con la confusión de la Nueva York actual, que se muestra en la fotografía de abajo.

organizada, con ciudades-jardín más libres y elásticas a su alrededor, separadas por una cintura verde de bosques y campos. La zona industrial estaba también separada y estaba vinculada a la ciudad por una avenida arterial, que corría por el medio de la misma, recta como una flecha, y penetraba en el campo en el otro extremo. En todo su trayecto estaba elevada sobre el nivel del suelo. Atravesando la ciudad en la otra dirección había una arteria similar, también elevada. Todo el tránsito de mercaderías pesadas se realizaba bajo tierra, descargando a la altura de los sótanos, siendo también todos los trenes subterráneos. Así no solamente el tránsito podía penetrar rápidamente y sin congestión hasta el centro de la ciudad, sino que el sitio mismo quedaba libre de todo tránsito pesado y rápido y solamente los vehículos que hacían viajes de puerta en puerta necesitaban viajar en las vías a nivel. Sobre la intersección de las dos arterias elevadas estaba un campo de aterrizaje para taxis aéreos, y debajo de él la estación de ferrocarril. Este era el corazón de la ciudad y aquí, en un parque central, Le Corbusier puso veinticuatro grandes rascacielos para alojar todas las oficinas administrativas y de negocios. Estos fueron colocados bien separados unos de otros y entre los árboles que había a sus pies estaban los cafés, restaurants, comercios y teatros. El resto de la ciudad alrededor de esta parte central era el área residencial, ubicada espaciosamente entre parques. Toda la ciudad, en efecto, estaba ubicada entre parques y la proporción de terreno edificada era muy baja. La razón de Le Corbusier para propiciar edificios altos era que además de asegurar las ventajas de una circulación vertical simple y rápida, se podía alcanzar una alta proporción de densidad de personas por unidad superficial, limitando así el tamaño de la ciudad, consiguiendo asimismo amplios espacios abiertos destinados enteramente a recreación. Pero comprendió que si la densidad se aumentaba al desarrollar la ciudad verticalmente, se hacían







Un diagrama de "La Villa Radieuse" de Le Corbusier. La estación principal está en A y los rascacielos en B. Entre éstos y el área industrial F está el parque central C que contiene los edificios cívicos, teatros, etc.; y en ambos lados del parque están las zonas residenciales D. Una cintura verde E, separa a éstas de la industria. La expansión de la ciudad tiene lugar a la izquierda y a la derecha sin aumentar la distancia de los viajes entre el trabajo y el alojamiento y sin que estropee las amenidades de ambos; también el fácil acceso al campo abierto es mantenido a lo largo de las principales arterias.

necesarios excelentes servicios de transporte para llevar a las personas en las horas en que salieran en torrente. Señaló que esa era la dificultad en Nueva York: los rascacielos americanos fueron construídos sobre las angostas calles del antiguo plan y no solamente se privaron entre ellos y privaron a la calle del aire y el sol, sino que crearon congestiones indescriptibles del tránsito. El rascacielo, afirmó, si es usado en forma correcta "sigue siendo un noble instrumento".

LA CIUDAD QUE SE EXPANDE

Esta ciudad de Le Corbusier, aunque desarrolló muy claramente un número de principios importantes, tiene una falla que él remedió posteriormente en su proyecto de "La Ville Radieuse" del año 1933. Este último plan incorporó el principio que la ciudad debe ser proyectada de tal manera que permita una considerable expansión sin estropear su unidad ni sus ventajas.

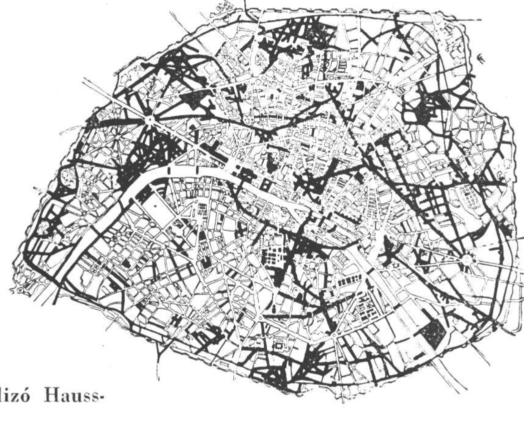
Usando los mismos elementos pero omitiendo las ciudades jardín, el plan de esta ciudad susceptible de extenderse tenía sus rascacielos de negocios y administrativos fuera de la zona residencial, al extremo de una calle arterial elevada que corre a través de un parque cívico en el medio de la zona residencial, y después hasta la zona industrial, situada en el otro extremo. Las otras calles elevadas cruzan a ésta en ángulos rectos, y a lo largo de ellas el área industrial y la residencial pueden extenderse desde el centro, sin aumentar la distancia de viaje entre ellas.

Desde luego que es bastante sencillo trazar una ciudad ideal en un lugar ideal, y mucho más difícil resolver el problema en ciudades existentes que llevan una vida real. Sin embargo, si hemos de atacar el problema de nuestras ciudades, tenemos que mirar muy adelante y establecer para ellas un esqueleto de plan al cual se ha de conformar su reconstrucción durante un largo período de años. Y este plan esquemático debe ser audaz e imaginativo aún a riesgo de ser tachado de "poco práctico" y "visionario" y aún con peligro de ser atacado de "no inglés". Porque podemos estar seguros que cualquier plan que no provoque una hostilidad bastante marcada, y perturbe a una cierta cantidad de sentimentalistas, será porque es una cosa tímida y trivial, y por cuya culpa las futuras generaciones tendrán que sufrir. De los proyectos de planificación de ciudades que hemos descripto, emergen muchos principios y posibilidades que son índices para el futuro. No deben ser descartados como demasiado ambiciosos, porque tenemos que pensar y probar en esa escala. Podemos no pensar exactamente de acuerdo a esas líneas, pero es la claridad de sus ideas y la audacia de su cirugía lo que importa.

EL EJEMPLO DE PARIS

Se les ha aplicado cirugía drástica a las ciudades en el pasado, especialmente a París en el siglo XIX. En un período de quince años, Haussmann, apoyado por Napoleón III, trazó grandes nuevas avenidas a través de las viejas calles caóticas, y construyó nuevas calles arteriales que conducían a las afueras de la ciudad. Su trabajo fué

Un dibujo contemporáneo del Boulevard Richard-Lenoir, uno de los cortes de Haussmann a través de París. El efecto es magnífico, pero ¡qué aterradora confusión en cuanto uno se aparta de la calle principal!



Un plano de París con las alteraciones que realizó Haussman marcadas en negro.

en vasta escala y a él debe mucho París de su reputación de hermosa ciudad. Pero su solución, aunque nos muestra las grandes cosas que se pueden hacer, no es lo que nosotros necesitamos hoy; Haussmann abrió espléndidas calles y facilitó el tránsito de París, pero detrás de la arquitectura de las calles, quedaron los viejos barrios confusos e insalubres. Nosotros tenemos necesidades diferentes y vemos posibilidades más grandes. Si no responden a nuestras necesidades, debemos olvidar los sistemas de planificar del Renacimiento que Haussmann empleó, y crear nuevos métodos para nosotros. En cuanto a su aspecto, muchas cosas nuevas parecen extrañas al principio y cuesta acostumbrarse a ellas. Pero la belleza no es monopolio del pasado y nosotros somos capaces de crear la nuestra sin necesidad de copiar.

PRINCIPIOS GENERALES

Antes de considerar a la ciudad más detalladamente, vamos a hacer un resúmen de los principios generales que surgen de los proyectos que hemos estado considerando. En pocas palabras son éstos: una clara separación entre

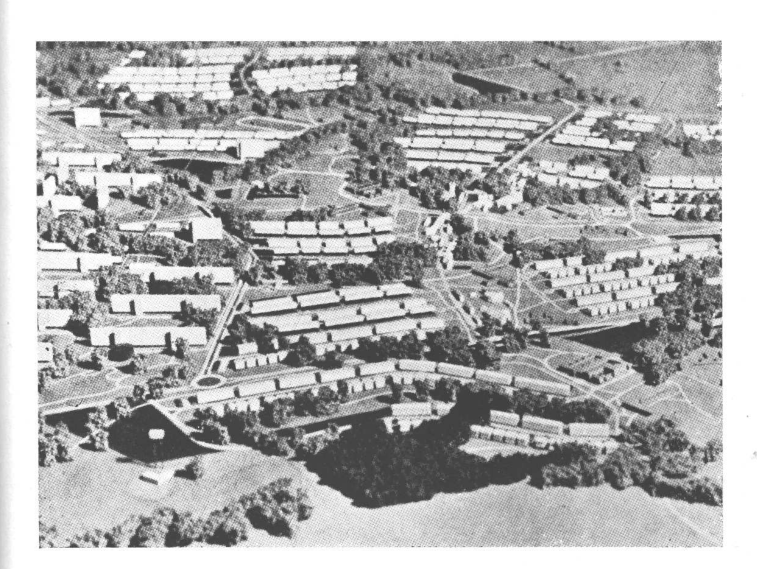


Un block de departamentos, en Malmo, Suecia. Aunque muchas familias preferirán vivir siempre en pequeñas casas con jardines, muchas personas tendrán menos prejuicios hacia los departamentos si tienen la oportunidad de vivir en algunos parecidos a éstos, con ascensores, hermosos y grandes balcones y amplios espacios libres a su alrededor.

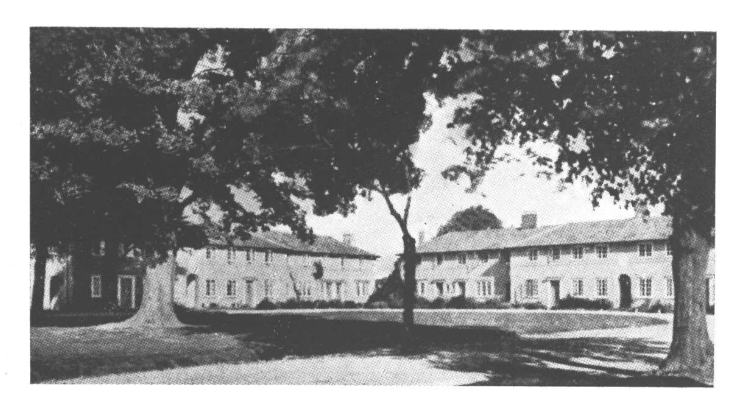
las diferentes partes de la ciudad que tienen diferentes funciones; una clara separación entre las diferentes clases de tránsito y rutas sin obstrucción para el tránsito rápido que la atraviesa; caminos seguros y agradables para los peatones; la supresión de la calle como corredor, flanqueada de edificios; fácil acceso al campo que rodea la ciudad y una cintura verde no estropeada por la cinta del desarrollo suburbano; la infiltración hasta el centro de la ciudad de parques contínuos y espacios abiertos; y donde sea apropiado, el uso de rascacielos siempre que estén combinados con hermosos espacios abiertos alrededor y entre ellos, a sus pies.

Dejando ahora el perfil de toda la ciudad, mirémosla más en detalle desde el punto de vista de las personas que viven en ella. Porque aunque la planificación de ciudades tiene que considerar un gran número de personas a la vez y las zonas donde, en forma de multitudes, trabajamos y vivimos, y aunque debamos ser capaces de considerar nuestras ciudades y planearlas en esa gran escala, no es menos cierto que también tiene que considerar grupos menores de personas, con el individuo y su casa como círculo social, su vida diaria de trabajo, diversión y bienestar general. Es alrededor de estas necesidades personales que el plan de la ciudad debe ser elaborado en detalle.

Una ciudad debe proveer las oportunidades para una vida social plena, variada y coherente y la forma que la ciudad toma puede, en gran medida, permitir o impedir que ello se realice. Nuestras ciudades de hoy lo impiden, por su carácter informe. Son tan grandes, que el hombre no puede abarcarlas en su mente y comprenderlas; los distritos se



A la izquierda se ve el proyecto de una nueva ciudad, con casas en filas y algunos grupos de casas altas de departamentos. Nótese como los edificios están "inundados" por la arboleda. A la derecha, un buen ejemplo contemporáneo inglés, señalando la típica agrupación de casas alrededor de un patio que proporciona un tranquilo aislamiento.



van fundiendo unos en otros en grandes y borrosas aglomeraciones sin forma. Si vive en la periferia, tal vez su distrito se distingue de los otros porque ha sido recientemente construído, pero es como si no lo hubiera sido, porque lo más probable es que carezca de coherencia, de centro, de atmósfera; en una palabra, será una especie de dormitorio negativo.

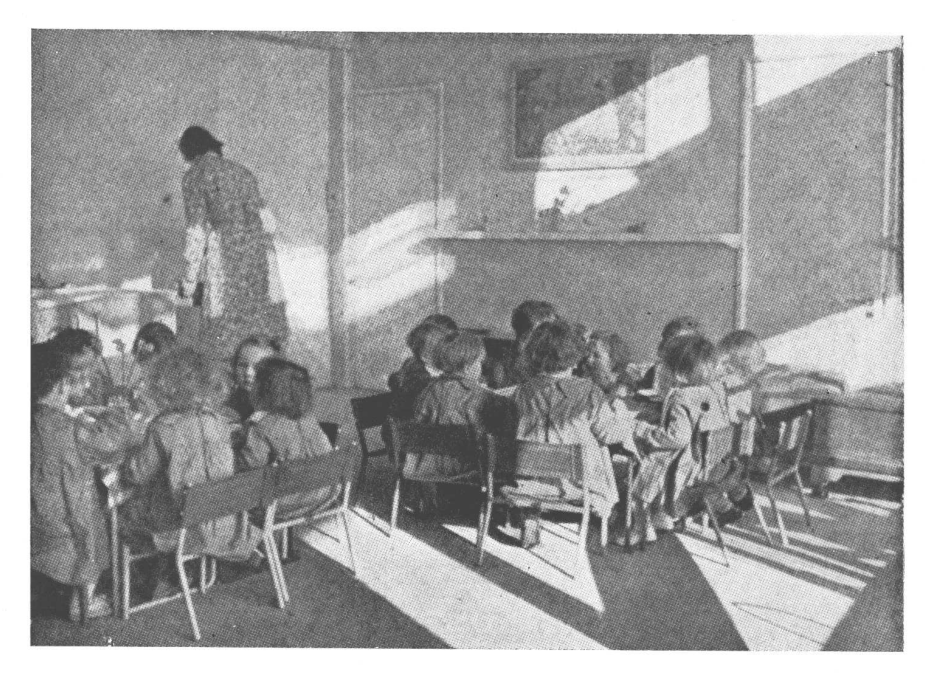
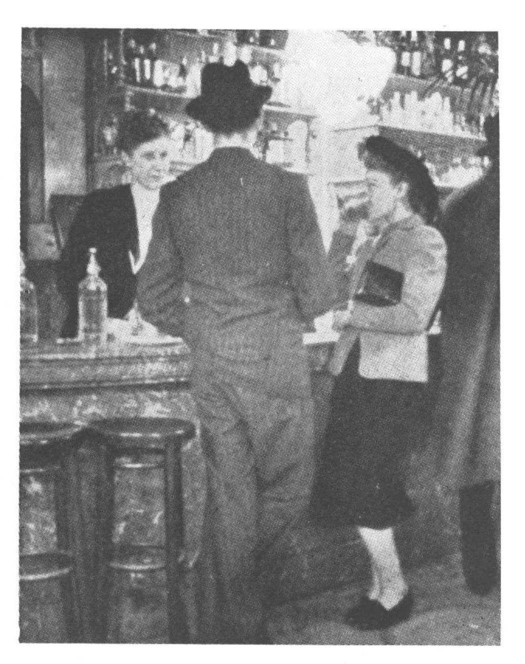
ESTRUCTURA DE UNA CIUDAD

Pongamos ésto en contraste con un antiguo pueblo, por ejemplo, que es de un tamaño que puede ser sentido como una unidad social, y que tiene un centro que está íntimamente ligado con la vida de sus habitantes. Comparémoslo también con algunas partes de Londres, como Chelsea, Highgate o Hampstead, que fueron pueblos en un tiempo y que todavía hoy conservan débiles vestigios de su antigua individualidad. Si nuestras ciudades han de ser buenas para vivir en ellas, debemos reconquistar esta escala humana social que el desarrollo sin control ha devorado en su vertiginosa marcha, y una manera según la cual podríamos realizarlo es dividiéndolas en zonas cuya magnitud estuviera determinada por nuestras necesidades diarias.



Hay un brutal contraste entre la confusión de Charing Cross Road, arriba, y la generosa atmósfera de la ciudad de Yarm en Yorkshire que se ve en la foto de abajo. El centro comercial de ésta es una parte real de la vida de los vecinos: hay atmósferfa y escala humana. Naturalmente nosotros no pretendemos reproducir la ciudad de Yarm en el medio de nuestras ciudades, porque el problema es muy diferente, pero allí hay una lección que puede y merece ser aprendida.



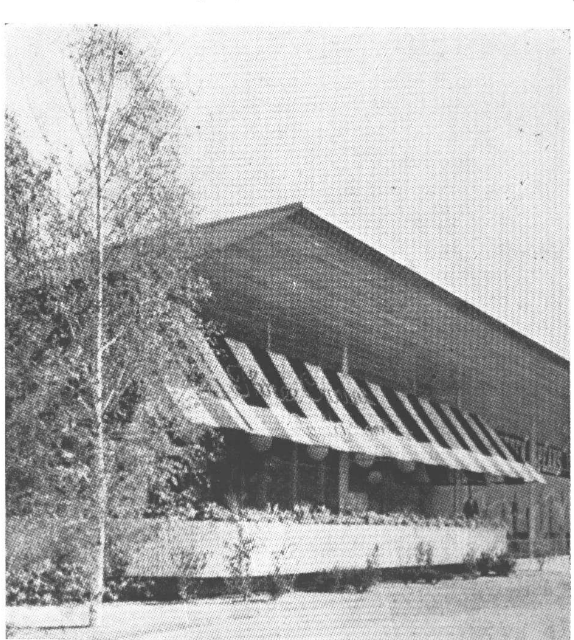



Durante la guerra muchas escuelas para niños en edad pre escolar han sido provistas por las autoridades locales, de manera que las madres puedan asegurarse que sus chicos estarán vigilados mientras van a su trabajo de producción de guerra. Esperemos que ello siga ocurriendo después de terminada la guerra y que las escuelas queden ubicadas cerca de los sitios donde vivimos, pues por fuertes que sean los lazos de familia, las madres tienen necesidad de salir a hacer compras y también desean divertirse, cosa que sucede también con los padres.

Las ciudades y pueblos tienen, sobre las aldeas o las casas aisladas en el campo, la ventaja de estar en condiciones de compartir una gran variedad de servicios comunales. Pero muchas de nuestras ciudades existentes no participan de estos servicios muy bien; nosotros tendemos a conseguir que una parte elegante de la ciudad contenga demasiadas cosas buenas, y muy pocos centros locales fuera de ella. Comenzando el asunto desde el fondo, con un pequeño número de personas, veamos como podríamos construir una estructura sensible y saludable de servicios y amenidades, de manera que pudiéramos aplicarla aún a nuestras grandes ciudades.

Hay ciertas cosas que todos necesitamos cerca de nuestras casas, a tan corta distancia que podamos franquearla a pie: unos pequeños comercios para las cosas de todos los días y un café o cosa similar donde podamos reunir-

Dos restaurantes alegres, uno en la feria de Nueva York y el otro entre los árboles de Regent Park en Londres.



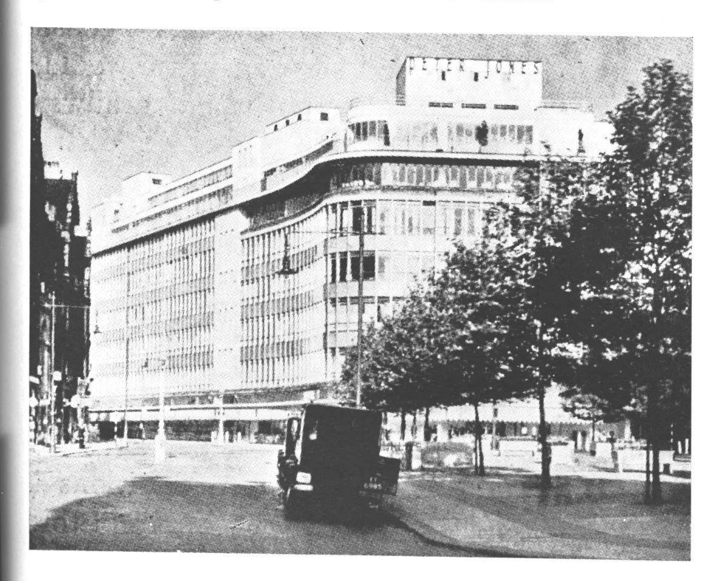



La galería en el Centro de Salud de Peckham. La idea de "ir a ver al Doctor" está frecuentemente mezclada en nuestra mente con algo más bien desagradable y doloroso, porque genearlmente descuidamos las cosas hasta que llegan a ese grado. En Peckham se trata de mantener a la gente en buena salud, haciendo del cuidado médico una parte natural de la vida social de las personas sanas que allí viven.

nos con nuestros amigos. Y si tenemos criaturas pequeñas, un jardín de infantes y una guardería donde los podamos dejar cuando tengamos que salir, porque pocos de nosotros podremos tener personal doméstico que los vigile. Más o menos un millar de personas pueden mantener un pequeño jardín de infantes, de manera que podemos partir de la base de que mil personas pueden formar la más pequeña unidad de nuestra ciudad, y que esta unidad residencial podría, por la forma en que estaría proyectada, albergar una agradable comunidad.
Hay otras cosas que no necesitamos tan frecuentemente, y que por lo tanto no es indispensable tener tan cerca. Negocios más bien grandes, por ejemplo, que venden las cosas que compramos una vez por semana y que se almacenan durante ese tiempo. Varios de ellos constituirán un pequeño centro social de compras, y allí nos gustaría encontrar un restaurant, más espacioso que nuestro café local, y capaz de proporcionarnos buenas comidas. También desearemos tener un sitio para el culto, una biblioteca de estantes abiertos (que preste los libros) y un club, edificio comunal o algo semejante donde podamos reunirnos y bailar, distraernos con algunos juegos y realizar conciertos y espectáculos teatrales por aficionados. También necesitamos médicos, de manera que ¿porqué no reunirlos y que atiendan en comunidad un pequeño pero bien equipado centro de atención y tratamiento? Y necesitamos igualmente escuelas, tanto elementales como superiores; con frecuencia los niños de hoy tienen que hacer largos trayectos hasta sus escuelas cruzando calles peligrosas, tomando trenes y ómnibus. Alrededor de cinco mil personas pueden sostener una escuela elemental con todos sus grados que, desde el punto de vista educacional tendrá el tamaño adecuado: ni demasiado pequeño ni excesivamente grande, de manera que podemos establecer que cinco de nuestras unidades residenciales pueden constituir un barrio y compartir estas escuelas y otras comodidades, y que este barrio debe ser proyectado también de manera que tenga una coherencia que le dé personalidad propia. Tal barrio probablemente necesitará también algunas oficinas y talvez pueda tener algunas pequeñas industrias locales, tales como panaderías y lavaderos. Ciertamente tendrá que contar con un parque y puede imaginarse fácilmente que si lo proyectamos bien todo el barrio será en sí mismo un parque, con sus construcciones esparcidas en él, en grupos. Pero todavía no tenemos todos los servicios que esperamos de la vida en la ciudad; hay teatros y cinemas, un hospital, negocios especializados donde podemos encontrar cualquier cosa. Supongamos entonces que hacemos un centro más grande que tiene estas cosas compartidas por unas cuarenta mil personas y que, con su hall municipal, constituye un distrito administrativo hecho de ocho barrios. Aquí de nuevo necesitaremos un parque, —bastante grande esta vez— y piscinas de natación y una estación de ferrocarril.
El próximo paso puede ser un distrito completo, hecho de seis distritos administrativos que tendría, a su vez, su propio centro, con una escuela técnica de primera clase (a los niños mayores no les afecta el tener que viajar y pueden cuidarse a sí mismos) un hall de exhibiciones, un sitio para conciertos, un centro de compras más grande, un mercado, un hospital especial.
En cada paso de la elaboración de este gran distrito, nuestras necesidades sociales están organizadas de manera que el todo tenga una coherencia basada en los centros

Todavía tenemos muchas escuelas sucias con patios de asfalto deprimentes. No hay que extrañarse que muchos chicos detesten la escuela. La luz del sol, el aire puro y la brillantez de los alrededores hacen una gran diferencia. La escuela que muestra esta foto es de Zurich.

Una gran tienda en Sloane Square. El frente es todo de vidrio, es muy agradable y brillante a la vista y puede ser mantenido perfectamente limpio en la atmósfera de Londres.



locales. No se harán sugestiones sobre la forma exacta que todo esto podrá tomar, pues hay muchas maneras posibles según las cuales podría ser realizado, y las soluciones tendrían que variar de acuerdo a las condiciones geográficas y otras semejantes, de la localidad. Todo lo que quiere sugerirse es que un sistema fundamental de esta clase, podría dar un esquema conveniente y satisfactorio para nuestras ciudades, y que no es de ninguna manera contrario a lo práctico, pensar que si se adoptara un tal esquema como término de una política de largo alcance, tanto la reconstrucción, como el trabajo de reemplazo y adiciones de los edificios, podrían amoldarse a ese plan maestro.

Talvez un distrito como el esbozado debería ser la mayor unidad que debiéramos consentir en nuestras ciudades. Talvez las grandes ciudades podrían estar constituídas por un número de ellos, separados entre sí por cinturas verdes que conduzcan al campo que rodea la ciudad. Todos los distritos podrían disfrutar, en común, de un gran centro de diversión, negocios y administrativo, al que estarían vinculados por un sistema rápido y directo de transporte y todos estarían en fácil comunicación con la principal zona industrial.

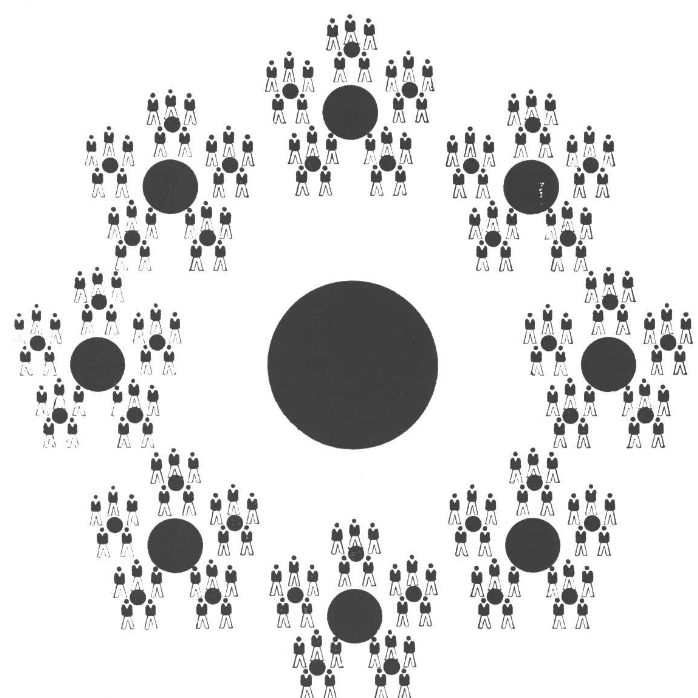
UN PLAN MAESTRO

Sin embargo un proyecto de esta clase, que está basado en nuestras necesidades personales, y trazado para nuestro



Estas ovejas que pastorean en Hyde Park están a cien metros apenas de Marble Arch (zona de viviendas insalubres). Londres está mejor provisto de hermosos parques que la mayoría de nuestras ciudades, pero no tiene, ni de lejos, los suficientes. Pequeños campos de recreación no son bastantes en si mismos; necesitamos algunos sitios donde podamos hacer buenas caminatas y librarnos de la vista de las ciudades.

Un diagrama mostrando la relación de los servicios sociales de un barrio, tal como ha sido delineado en estas páginas. Cada hombrecito representa 200 personas y cinco de estos forman una unidad residencial agrupados alrededor de los servicios inmediatos. Cinco unidades residenciales agrupadas juntas disfrutan en común de servicios más amplios, y forman una vecindad, y ocho de estos vecindarios participan en común de servicios aún más completos y constituyen todo un distrito.



deleite y comodidad, no es suficiente en sí mismo. La ciudad entera debe tener su plan director, dentro del cual los proyectos menores son detalles. Solamente un plan general puede dar claridad y dirección al conjunto. Hemos visto como Tony Garnier organizó los elementos de la ciudad en zonas racionales, y como Le Corbusier fué un paso más lejos, planeando en una forma radical para el tránsito moderno y reconociendo que el plan de la ciudad debía dar lugar a la extensión. Los planes del gobierno para la expansión de nuestras ciudades no deben ser menos radicales en su concepción.

Aunque deben ser radicales, ciertamente no deben ser rígidos. Cada plan debe estar basado en una investigación exhaustiva sobre las condiciones existentes en la ciudad, debe apreciar con previsión su futuro desarrollo económico y las necesidades de alojamiento, industriales y de tránsito que ese desarrollo probablemente causará. A la par de ésto deberá conducirse una investigación respecto a las necesidades de los habitantes. Estas son las condiciones del problema. Son condiciones que el tiempo puede alterar, porque por cuidadosos que sean los análisis en que se basan, pueden sobrevenir más tarde cambios inesperados. Pero son suficientes para que nosotros seamos capaces de predecir la línea principal de desarrollo de una ciudad y para establecer un programa dentro del cual este desarrollo pueda tener lugar de acuerdo a sus propias leyes dentro de un período largo de tiempo.

Este programa, o plan directo, tiene que ser de carácter general y sólo debe proveer el esqueleto para la acción. Tiene que ser flexible de manera que pueda ser variado de tiempo en tiempo, cuando las nuevas necesidades surgen y las condiciones locales se alteran. Debe ser el trabajo de la autoridad local guiada por una organización nacional de planificación, que será la encargada de proveer un plan de carácter nacional, del cual el de la ciudad será parte y al cual la ciudad debe estar relacionada.

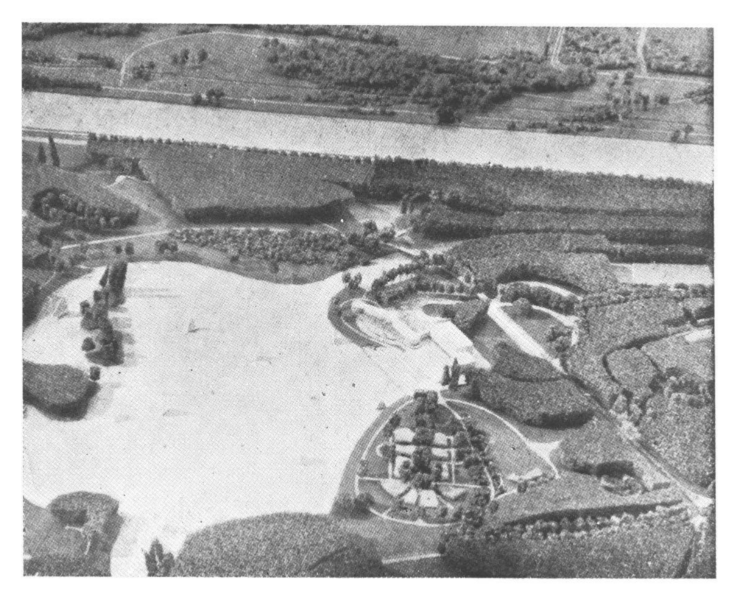
Dentro de este plan general, los detallados de distritos, barrios, etc. pueden ser hechos localmente. A no todos

gusta el planeo hecho desde arriba, por grandes departamentos centrales, y mientras más planifiquemos desde abajo ,mejor. Pero el planeo general desde arriba es claramente necesario si es que todos los detalles del planeo local han de sumarse para realizar una ciudad satisfactoria, y todas las ciudades y los espacios entre ellas han de sumarse para constituir una Gran Bretaña satisfactoria.

EL CASO DE AMSTERDAM

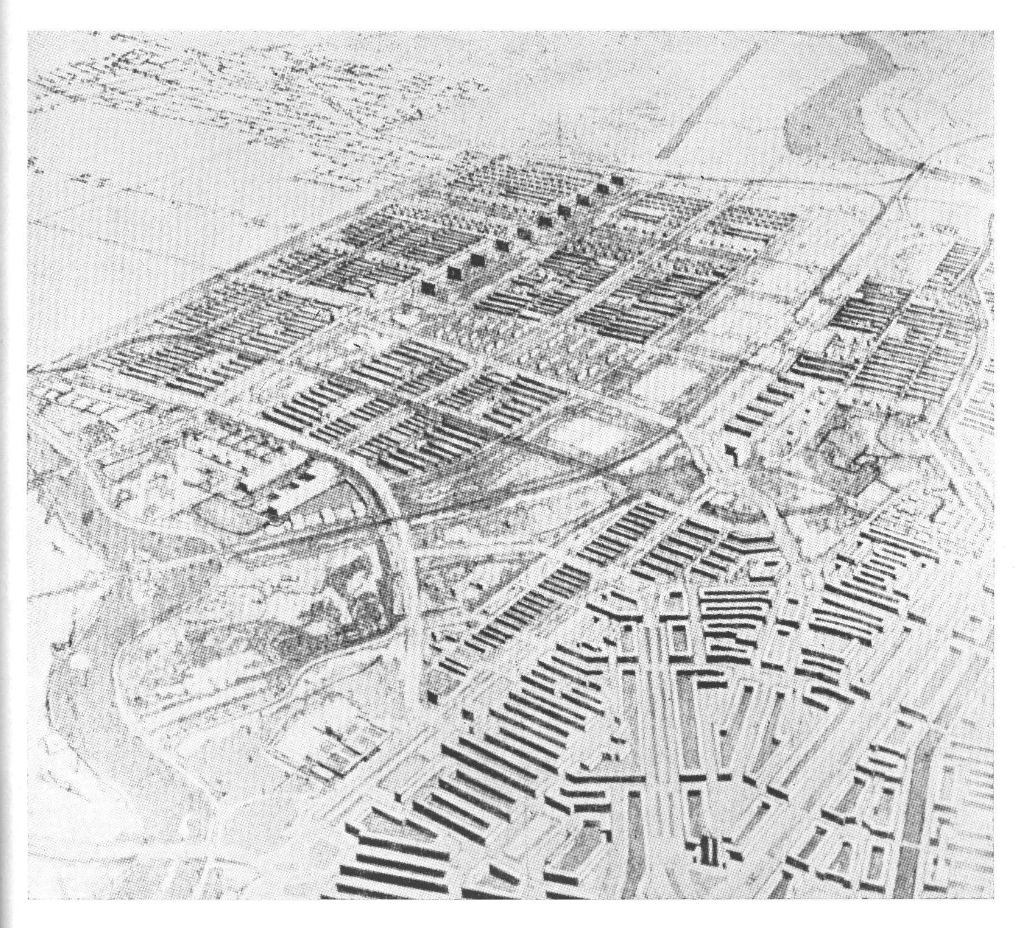
Un plan maestro de esta clase está en vigencia en Amsterdam y ha guiado la expansión de partes de la ciudad desde el comienzo de este siglo. El último plan de Amsterdam Sud, que fué trazado en 1934 está basado en investigaciones muy prolijas sobre todas las condiciones que determinan la estructura de una comunidad y las probables tendencias futuras de la población.

El plan proporciona la espina dorsal de un programa de construcción de largo plazo, estableciendo las rutas de tránsito principales, los varios tipos de construcción que serán necesarios en zonas particulares y el standard de comodidades que deben ser provistas. Esto queda establecido en detalle, pero el plan consiente considerables cambios locales, siempre que se conformen al plan general y estén adecuadamente relacionados con lo que los rodee. El desarrolla un magnífico sistema de parques en toda la ciudad, y a este respecto los resultados de la investigación preliminar son particularmente llamativos, y tendrán una profunda influencia sobre la configuración de la ciudad futura. Se comprobó que la gente hace poco uso de un parque que está a más de cuatrocientos metros de su casa,



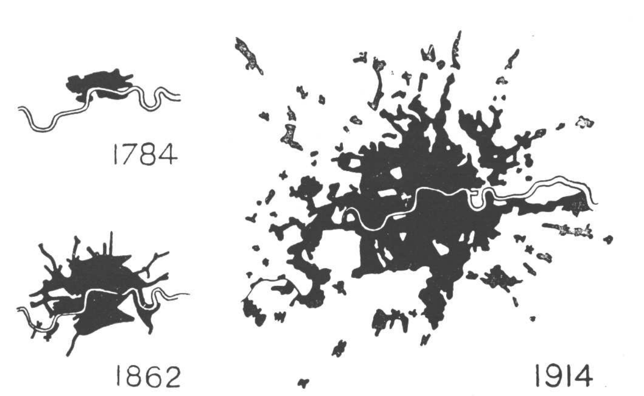
Una parte del modelo del gran parque que estaba trazándose de acuerdo a un plan de urbanización de cinco años, en Amsterdam, antes de la guerra. Tiene alrededor de cinco mil metros de largo por mil ochocientos de ancho. El sitio original estaba casi desprovisto de árboles y terminado el proyecto, habrá casi cuatrocientas hectáreas de bosque. El modelo muestra parte de la pista para carreras de botes (arriba) y el lago para yachting y el restaurant principal en el centro.

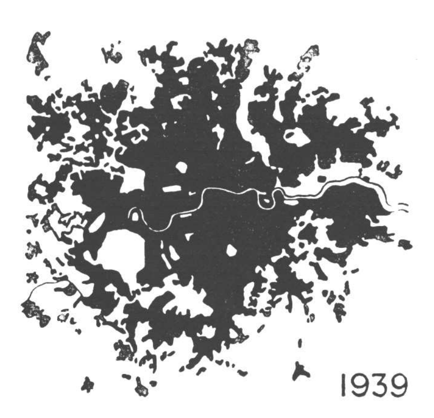
y de acuerdo a ello no hay dos parques en el plan que estén a más de ochocientos metros uno de otro. Este es un



Un dibujo para el plan de extensión de la parte Sud de Amsterdam. El gran parque se ve a la distancia. Este plan es para un largo término y se lo considera solamente como útil para dar las líneas generales. Aunque ha sido elaborado con algún detalle, se anticipó que habría considerables cambios locales a medida que el mismo se fuera realizando.

El crecimiento de Londres: cuatro planos dibujados en la misma escala. La expansión entre 1914 y 1939 es particularmente notable y trágica. ¿Vamos a permitir que se continúe extendiendo de este modo incontrolado o vamos a encontrar un camino para dirigir ese crecimiento de manera que llegue a ser agradable vivir allí?





ejemplo concreto de la aplicación de los llamados standards "visionarios" de Le Corbusier, que él introdujo en sus planes ideales: la infiltración de espacios abiertos y verdes hasta el mismo corazón de la ciudad.

EL CASO DE LONDRES

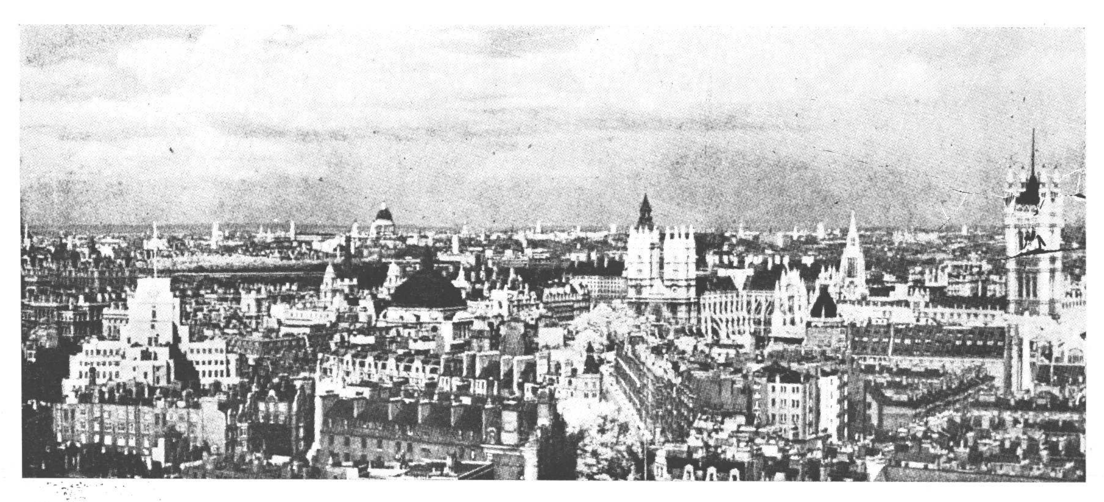
Tomemos ahora a Londres como ejemplo e ilustremos la forma que tomaría un plan director si nos decidiéramos a replanear nuestras ciudades de esta manera. Todavía no hay autoridad que haya recogido los hechos relevantes sobre los cuales un plan de tal clase debería basarse, de manera que nosotros no podremos hacer otra cosa que sugerir los lineamientos generales. Pero quizá sea suficiente para mostrar la escala en que un plan de tal naturaleza operaría .

El primer aspecto del problema de Londres ,así como el de todas nuestras grandes ciudades, es que funcione eficientemente. Londres funciona de manera ineficaz, porque ninguna etapa de su desarrollo ha sido planeada. Ella se ha extendido sobre su planta primitiva y al extenderse no ha hecho más que repetir su planta original. Pero esa planta está formada por un sistema de calles completamente inadecuado para el tránsito moderno, y las exigencias de una ciudad de siete millones de habitantes. El resultado es una tremenda congestión y una incalculable pérdida de tiempo, energía y dinero. Sus servicios subterráneos, también, se han desarrollado durante un largo período de años, y los nuevos servicios que podemos esperar disfrutar en el futuro, tal como la calefacción por distritos (distribución de agua caliente por cañerías a todo un barrio) y la eliminación de los desperdicios de la cocina por cañerías especiales en lugar de los vehículos recolectores de basura, necesitan ser planeados juntos cuando establezcamos nuestras nuevas calles.

El segundo problema de Londres es hacer de ella una ciudad donde sea agradable trabajar y vivir. Porque la eficiencia no es en sí misma un fin.

Con la excepción de algunos edificios individuales y pequeñas zonas de interés histórico o de mérito arquitectónico reconocido, la zona central de Londres está continuamente siendo demolida y reconstruida. Sus suburbios también están en trance contínuo de expansión. Su carácter cambia con cada generación. Juzgadas por sus valores estéticos o humanos, las partes de Londres genuinamente dignas de preservación son relativamente muy pocas. Las razones sentimentales no deben, en general, impedir cambios que son necesarios por motivos más convincentes.

Lo que se necesita para Londres es un plan director radical que guíe la reconstrucción y el futuro desarrollo en una política de largos plazos. Este plan debe gobernar el todo del gran Londres y tanto la eficiencia como la amenidad deben ser su fin: la solución del problema del tránsito, el problema de la vivienda insalubre o cualquier



El corazón de Londres. Muchos de los edificios históricos de Londres están en este Centro. Pero camine alrededor de las grandes barriadas fuera de este centro, ¿y cuánto calcula usted que es digno de que se conserve?

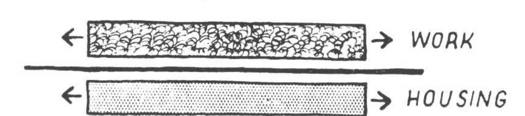


Fig. 1
El principio lineal de expansión. El trabajo y el alojamiento están separados, y están a ambos lados del eje principal de comunicaciones que atraviesa la ciudad, pudiendo expandirse en largo paralelamente al eje.

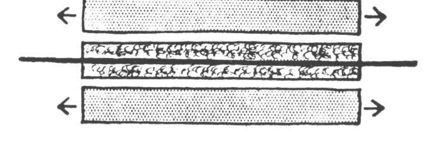


Fig. 2
El principio lineal aplicado a Londres en la forma de diagrama elemental. La industria, los negocios y el centro histórico están ubicados sobre el eje principal, que es la línea Londres-Liverpool, habiendo dos zonas de alojamiento fuera de él.

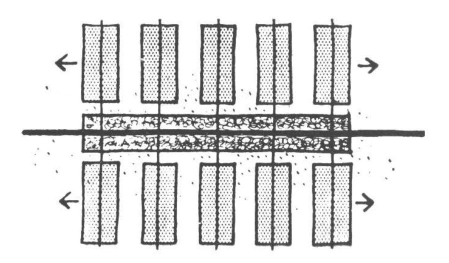


Fig. 3
El mismo diagrama de Londres modificado de manera de separar las zonas residenciales en distritos con fajas verdes entre ellos. Cada uno de ellos tiene comunicaciones directas con las zonas de trabajo y el eje principal a través de toda la ciudad.

otro aspecto de las muchas enfermedades de Londres, no deben ser consideradas aisladamente. Un inglés escribió en 1937: "Nueva York, Roma, Viena, Berlín y Amsterdam tienen cada una un futuro planeado. Londres no puede ver más allá del Puente de Waterloo". Ahora tenemos que ver mucho más lejos, tanto en espacio como en tiempo.

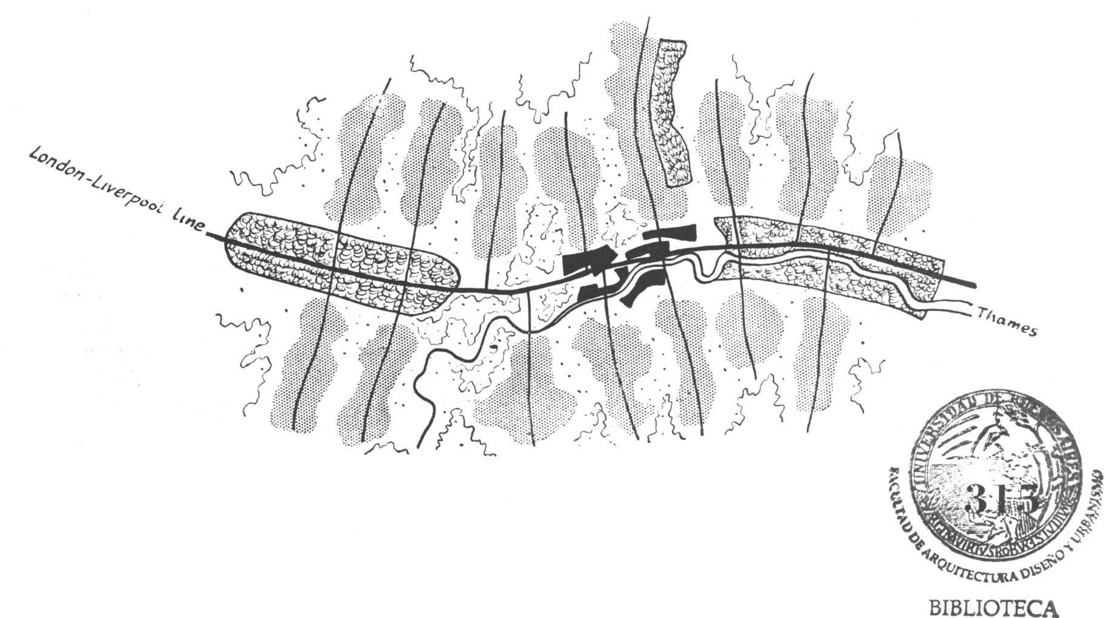
EL PRINCIPIO LINEAL

La figura Nº 1 muestra lo que se llama el principio "lineal" de proyecto para una ciudad que se expande. Hay otros métodos al lado de éste, pero tomémoslo como ejemplo. Reducido a su forma más elemental, consiste en una arteria principal de comunicación que pasa a través de la ciudad, con la zona residencial a lo largo de uno de sus lados y la zona de trabajo a la vera del otro. La expansión lineal del trabajo y el alojamiento pueden tener lugar en cualquier dirección a lo largo de la arteria principal, sin alterar de manera esencial las relaciones de ambas partes, o su acceso a la arteria principal o al campo circundante. Geográfica y económicamente, Londres está situada en lo que podríamos llamar la línea Londres Liverpool. Este es un eje que corre desde la zona industrial de los Midlands hasta el puerto de Londres y desde aquí hacia Europa y el mundo. Tomando este eje como arteria principal de comunicación, adoptemos el principio lineal para Londres, de nuevo en forma de diagrama elemental. Esto se muestra en la figura 2. El trabajo de Londres, su centro cultural, el asiento del gobierno, su puerto, su zona industrial del Oeste y casi toda su zona histórica forman una espina dorsal a lo largo de la arteria principal. Las grandes zonas residenciales están en el otro lado.

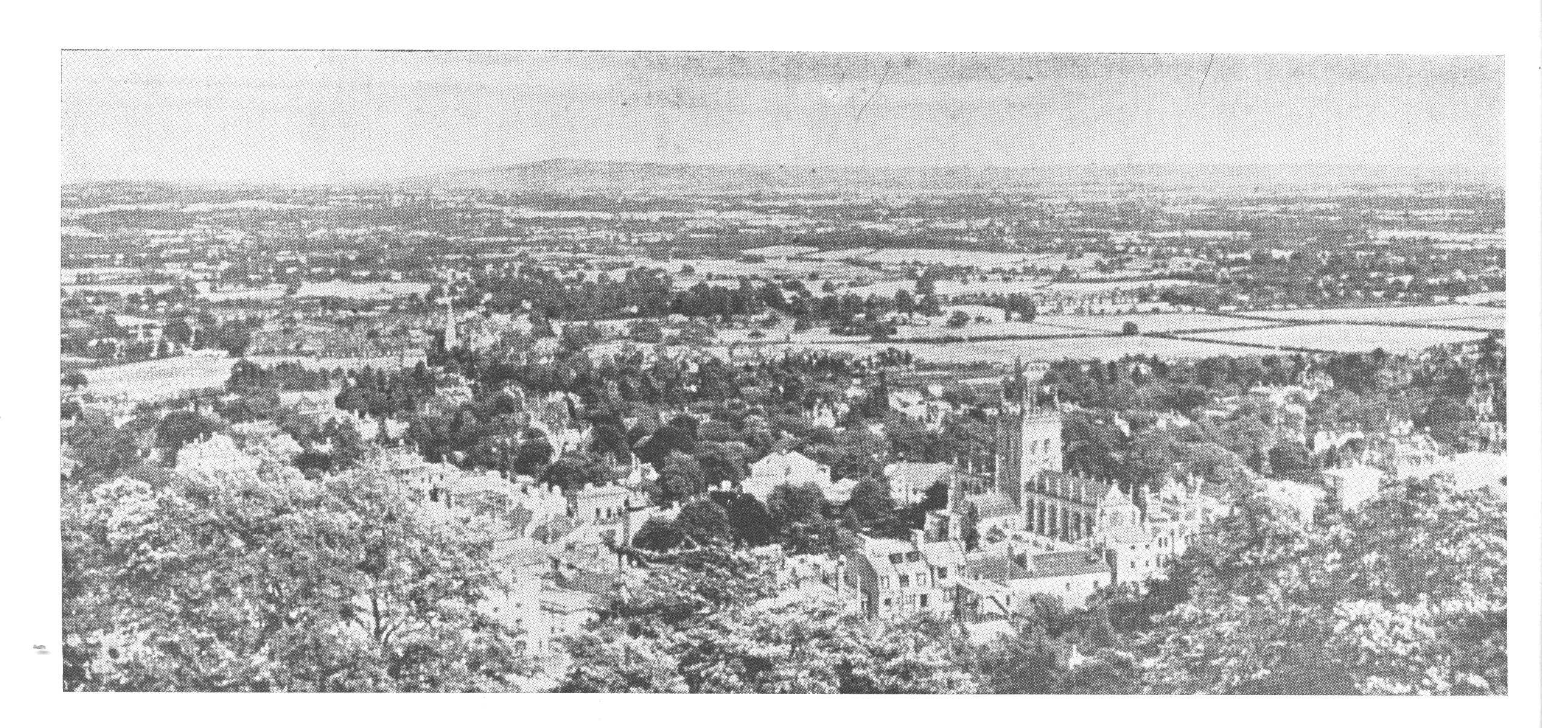
Dando un paso más, siempre en forma diagramática, separemos las zonas residenciales en distritos, con espacios abiertos entre ellos. La figura 3 muestra esto. Ahora el campo penetra hasta el centro de la ciudad y cada parte de la ciudad tiene acceso a él.

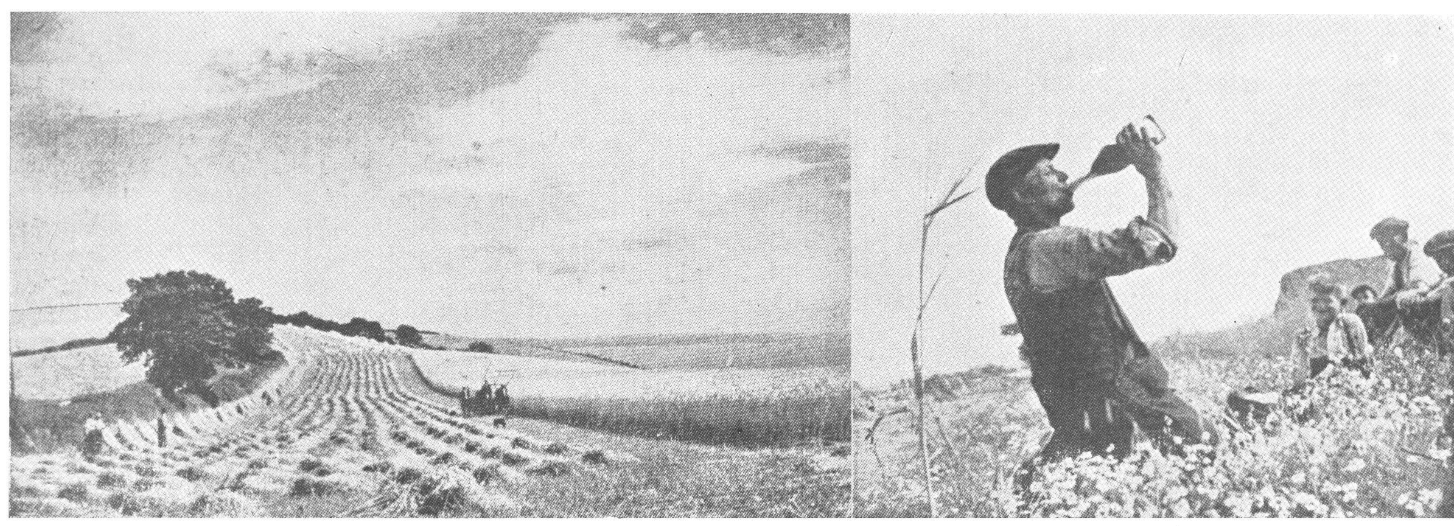
Finalmente modifiquemos este esquema conforme a las más detalladas características geográficas, históricas y locales de Londres. La figura 4 nos muestra el plan director al que hemos llegado. No se permite más expansión hacia el Sud o hacia el Norte y los espacios abiertos entre los distritos están preservados de ese desarrollo.

Este Londres funcionaría bien. Sería fácil viajar, atravesándolo; sería fácil salir de él; sería delicioso vivir en él. Y estimándolo en términos de ladrillos y mezcla ¿qué es lo que tendríamos que sacrificar para realizarlo? Muy poco de lo que a la gente realmente le importa, y poco que no dejaría de ser reemplazado por edificios más de acuerdo a la época antes que hubiera transcurrido el siglo. Físicamente, eso es perfectamente posible; se estima que la industria de la construcción londinense a su nivel de actividad y eficiencia de la pre guerra, y con los métodos constructivos de ante guerra, podría completar la tarea total de demolición y reconstrucción en veinte años. Con métodos de construcción más racionales, el trabajo se haría más fácilmente.



Un plan director para Londres basado en el principio lineal. Las zonas históricas existentes en el centro son señaladas en negro; las zonas industriales, corren a lo largo del eje Londres-Liverpool en el Este y Oeste y hay también otra área industrial hacia el Nor-Este. Entre las zonas residenciales, la campiña se filtra hasta el corazón de la ciudad. Toda extensión tendría lugar hacia el Este y el Oeste y a las zonas de alojamiento no se les permitiría desparramarse más hacia el Norte o el Sud.





Desde luego este ejemplo no ilustra la única solución para Londres. Es simplemente un modo de encarar el problema y mostrar la idea de un plan director de largo término aplicado a una ciudad que la mayoría de nosotros conocemos. Un plan de semejante aliento necesitará grandes medidas legislativas y financieras, pero eso será necesario para cualquier proyecto que tienda a mejorar las grandes ciudades y que merezca realizarse. En el pasado, nuestra repugnancia a controlar los usos lucrativos a que se presta la tierra, han vuelto imposible la planificación de ciudades y ha puesto anteojeras a nuestra visión. Si hemos de establecer ese control, que sea completo, de manera de permitirnos mirar adelante audazmente y con imaginación. Podemos estar seguros que las futuras generaciones no harán sino darnos las gracias por ello.

PLANIFICACION RURAL

En el pasado, la planificación del campo y las ciudades han tendido a ser meramente negativos y con mucha frecuencia han procurado mitigar los males de lo que era fundamentalmente malo, en lugar de establecer los fundamentos de una buena organización. Y eso ha sido particularmente cierto en el caso del campo. La preservación de la campiña como cosa de belleza ha ocupado la atención, con exclusión de otras consideraciones, y aun que esta preservación es de gran importancia —y no ha sido tomada suficientemente a lo serio— nuestras zonas rurales son algo más que motivos de exhibición para deleite de los hombres de la ciudad en busca de descanso y recreación, pues son el origen de una gran industria. En realidad, la agricultura es la industria dominante de ocho no-

venas partes de nuestro territorio y el delicioso cuadro que presenta no es natural, aunque lo llamemos "escenario de la naturaleza", sino que sigue los lineamientos que el hombre le ha trazado al realizar esa industria.

De manera que al pensar el planeo y reconstrucción de las zonas rurales, tenemos que tener presentes las dos funciones del campo. Primeramente tiene que proporcionar alimentos y otros productos naturales. Después, debe proporcionar espacio para recreación, particularmente para aquellos que viven en ciudades, aunque talvez si nuestras ciudades estuvieran mejor proyectadas no sentiríamos la necesidad de escaparnos tan desesperadamente de ellas.

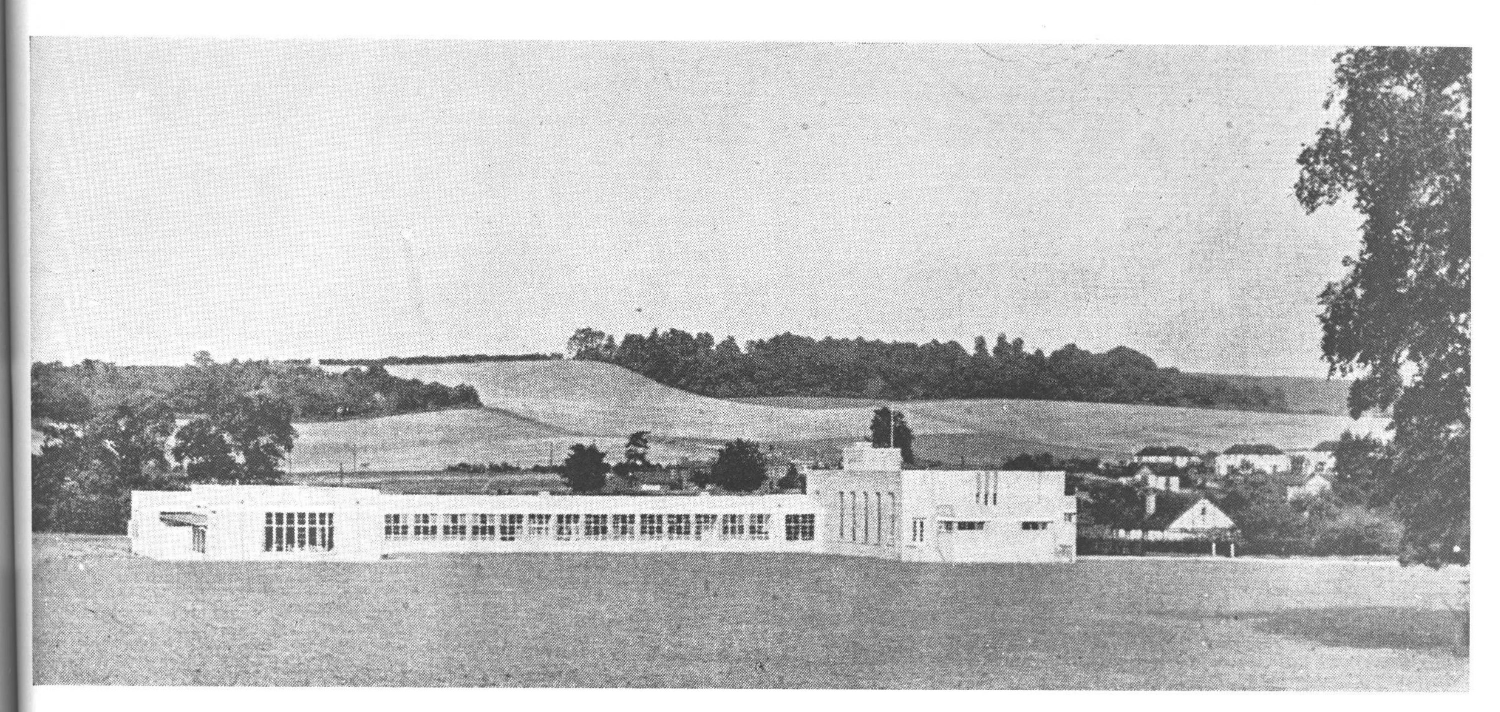
En los años anteriores a la guerra la dispersión de edificios en zonas rurales no estaba solamente, y en muchos casos innecesariamente, estropeando la apariencia de la campiña, sino que estaba tragando tierra de gran valor para la agricultura. Gran Bretaña no es tan grande para que nos podamos permitir que esto suceda de nuevo; tenemos buenas tierras para una gran variedad de cultivos, pero deben ser celosamente salvaguardadas. Naturalmente que nuestro plan director si ha de proveer para una floreciente agricultura, debe procurar que, en todo lo que sea posible, nuestras buenas tierras y bosques sean preservados y que en las tierras pobres, tal vez, se extienda la forestación. Talvez esté en condiciones de ir aún más lejos, y establecer las líneas generales de acuerdo a las cuales la agricultura ha de desarrollarse en ciertas zonas, pues algunas tierras y condiciones climáticas son más adecuadas para determinadas formas de cultivos que otras, y una buena política nacional establecería su uso más ventajoso.

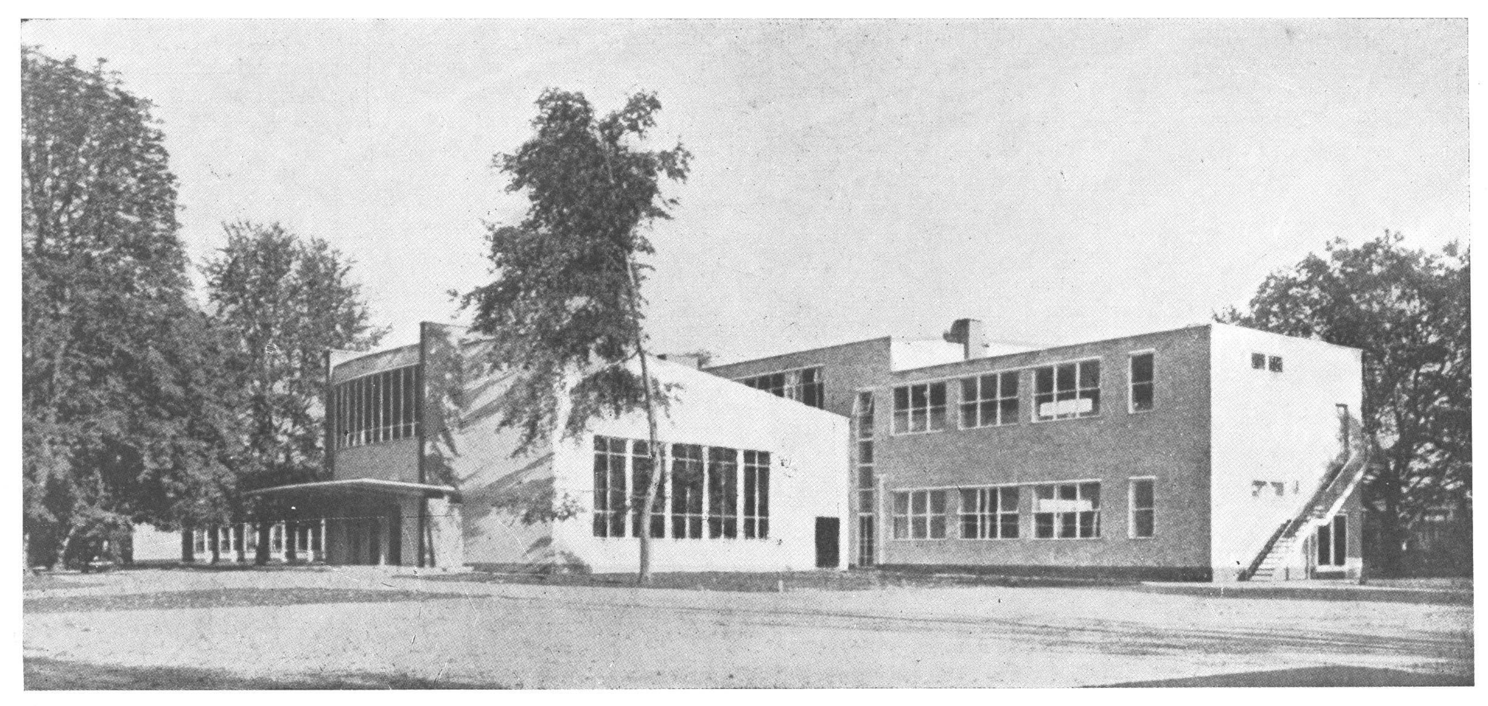
Pero cualquiera que sea nuestra política agrícola en el futuro (y ella forma parte integral de nuestra política nacional industrial y de nuestra posición en el comercio internacional), podemos estar seguros que tendrá que producir alimentos frescos —vegetales, fruta, leche y huevos— si hemos de mantenernos en buena salud y si se ha de hacer una real tentativa de prevenir las enfermedades debidas a la desnutrición, que existían antes de la guerra. En este respecto, el campo es un socio de nuestras ciudades y pueblos, y las cinturas verdes alrededor de nuestras zonas urbanas podrán renunciar ,en muchos casos, a esta función de producir alimentos.

VIDA SOCIAL

En las zonas rurales que están a corta distancia de los centros urbanos, las gentes que viven en ellas tienen la oportunidad de disfrutar de las ventajas de entretenimientos, educación, grandes negocios y servicios hospitalarios que las ciudades brindan. Pero muchos hombres de campo no son tan afortunados y en el pasado la falta de todo ello y de una oportunidad de vida social cerca de sus casas, lo mismo que la deficiencia de los sistemas rurales de transporte, han determinado probablemente, en gran medida, el éxodo del campo hacia las ciudades. Y por sobre todo ello, comparado con el habitante de la ciudad, el campesino vive frecuentemente en condiciones que son primitivas en extremo. Por pintorescas que puedan parecer desde afuera, muchas viviendas rurales son deplorables. Hay mucho que reconstruir y debe hacerse si se quiere que la agricultura florezca.

Pero las buenas comodidades para los campesinos no pueden ser colocadas al lado de cada cottage. Todas las comodidades que están al alcance del ser humano cuando vive en comunidades, son mucho más difíciles de proporcionar cuando la población está dispersa. Los buenos transportes ayudan, desde luego, pero parece poco probable que ellos por sí mismos puedan proporcionar la solución. Por ejemplo, los largos viajes hasta la escuela no son realmente satisfactorios para los chicos, por eficiente que sea el vehículo y por buena que sea la escuela. Estas y otras consideraciones, y entre ellas no es la menor la tendencia a métodos más productivos de agricultura mecanizada, que muchas personas consideran como inevitable, apuntan hacia la necesidad de unidades agrícolas más grandes que las que hemos tenido en el pasado, y





Impington Village College en Cambridgeshire, mostrando el edificio principal que contiene un escenario y un cinematógrafo y los talleres y aulas en el edificio posterior. La fotografía del pie de la página anterior es de otro colegio de la misma naturaleza en Linton, Cambridgeshire.

Un día de fiesta en Verano en las playas de Blackpool. Tal vez este no sea modelo de día de vacaciones para todos, pero a muchas personas les gusta y debemos proporcionar las comodidades necesarias para que grandes multitudes se reunan en las playas, aunque también convendrá disponer de otros lugares semejantes para vacaciones más tarnquilas y con menos gente.

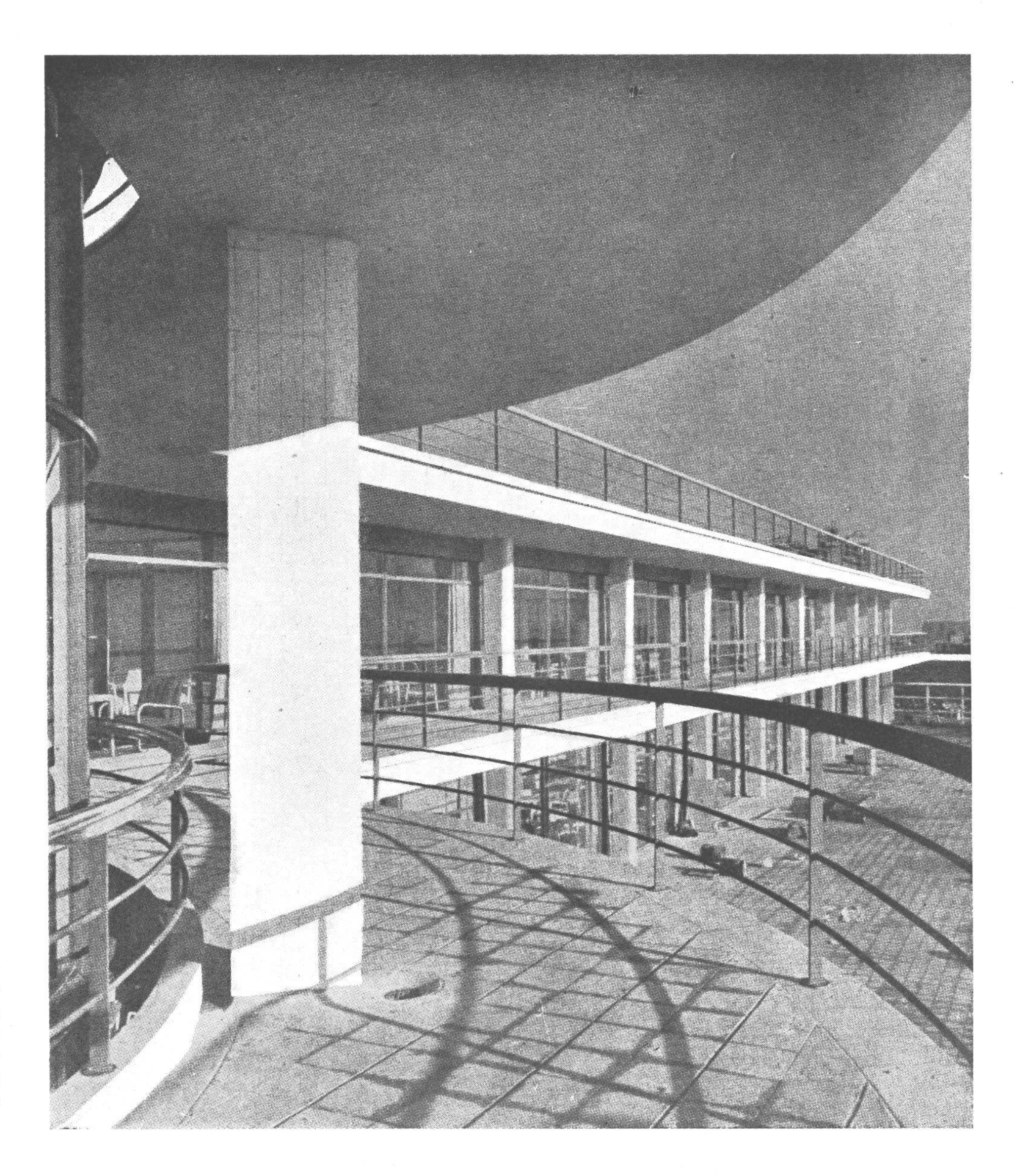


consecuentemente hacia la posibilidad del agrupamiento de las granjas, casas y servicios comunes en comunidades sociables, en mayor extensión que lo que podemos hacer al presente. Si este ha de ser el camino que nuestros métodos de agricultura modernizados han de imponer, la vida rural tendrá la oportunidad de ponerse al nivel de las ciudades en cuanto a confort y comodidades. En partes del país podrán quedar pastores aislados, pero esa rejará de ser la condición general.

Aquí está, pues, la base de una estructura rural que se parezca a la que hemos esbozado para las ciudades, comenzando por la aldea agrupada alrededor de sus servicios sociales; después la ciudad-feria, talvez, que es el foco de varias aldeas y que proporciona servicios más complicados y así sucesivamente, en varios escalones. Mucha parte de esta estructura existe actualmente, como sucede también con la ciudad, pero necesita nuevos tipos de construcciones y una guía consciente dentro de planes nacionales, regionales y locales si ha de dar los beneficios máximos. Por ese camino podría llegar la oportunidad del agua corriente, la electricidad y los servicios de drenaje para un número mucho mayor de viviendas que las que tienen estos servicios hoy en día, y un gran mejoramiento de la vivienda rural, reacondicionando la que pueda ser apropiada y construyendo nuevas donde haga falta.

COLEGIOS RURALES

En Cambridgeshire tenemos ya un modelo de ensayo de una de las partes de una futura estructura rural. Ahí tenemos colegios rurales (village colleges) que sirven un grupo de aldeas cercanas, y combinan en un edificio las actividades educacionales, sociales y administrativas de los habitantes de las cercanías. Ellos los llaman colegios rurales, pero no tienen en manera alguna carácter institu-



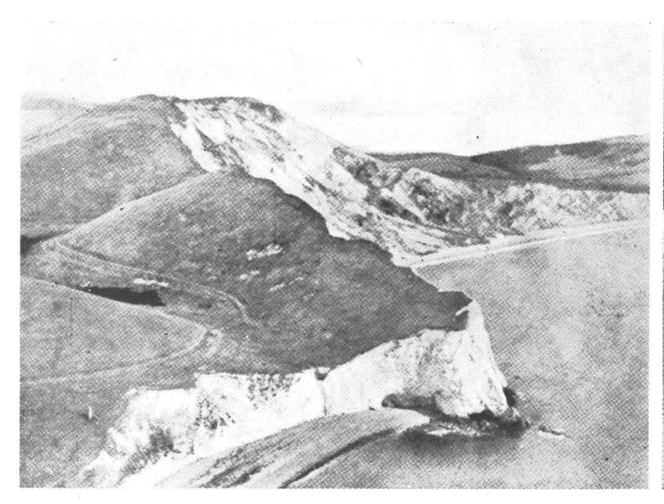
Una fotografía del Pabellón de Bexhill, uno de los pocos buenos ejemplos de moderna arquitectura de playas en Gran Bretaña. Está frente al mar y además de los salones de descanso y restaurantes con grandes puertas corredizas que abren sobre terrazas, tiene un gran salón que puede ser usado para conciertos, cinema, teatro, etc.

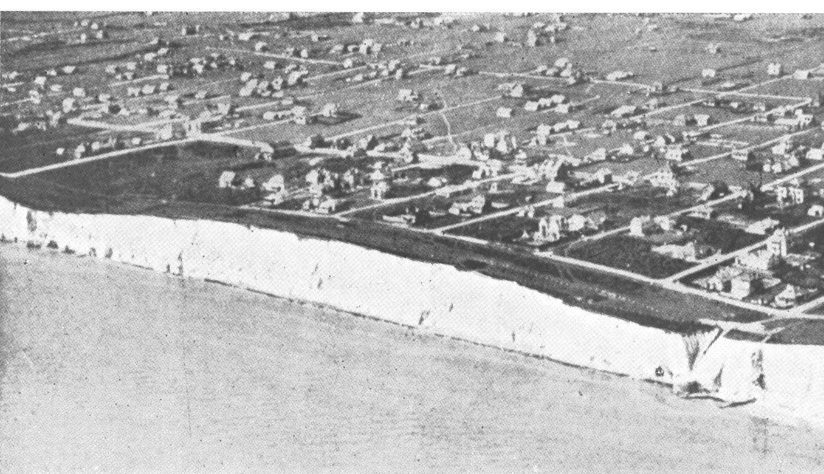
cional o formal; son centros comunales donde los chicos y los adultos pueden concurrir para pasatiempos de toda clase —cinema, teatro, gimnasia, reuniones, juegos— o, si lo quieren, para aprender algo: carpintería, idiomas o lo que elijan. Son parecidos a los institutos rurales, pero son modernos, bien equipados y generosos. No es difícil imaginarse la diferencia que harían edificios semejantes para la vida rural si los tuviéramos por todo el país, combinados con servicios para la atención de la salud, talvez de acuerdo al modelo de Peckham.

OCIOS

Eso basta, y es bastante poco, para la campiña como industria y el alojamiento y bienestar de las gentes que viven en ella. Veamos algo respecto a su segunda función, es decir dar diversión (y cambio de aire y una visión que se amplía) principalmente a los que no trabajan en ella. Los ingleses son notables por creer que un día de vacaciones no lo es si no están a orillas del mar. Talvez esto ocurre porque el mar está a corta distancia en donde quiera que se viva y también porque salvo algunas excepciones en las montañas, estamos muy mal provistos de facilidades para unas vacaciones en el interior. Pero aún cuando sea porque somos una nación amante del mar y lo tenemos en la sangre, tenemos una línea costera limitada y si las vacaciones pagas llegan a ser la regla, en lugar de la excepción, no es suficientemente grande para recibir a todos, aunque se estableciera un sistema de turnos a través de los meses de Verano. Tanta mayor razón, por lo tanto, para cuidar de la costa que hemos conservado. No podemos permitir que pase de nuevo lo que ocurrió en Peacehaven. Es feo, y deberíamos estar avergonzados de ello, pero aparte de eso, Gran Bretaña no es lo suficientemente grande. Necesitamos parques nacionales en nuestras costas, lo mismo que en el interior.

Ya hay grandes superficies del territorio nacional que han sido reservados por la nación, y hay muchas otras zonas que un plan comprensivo preservará de "mejoramientos" de cortas vistas, aunque sean remuneradores. Pero buenas vistas, algunos hoteles para la juventud y buen terreno para caminar y trepar no son suficientes para el placer de todos; la familia necesita más frecuentemente una forma menos dinámica de vacaciones y le agrada estar con otras





A la izquierda se ve una parte de la costa de Dorset. Es un ejemplo que ilustra la necesidad de preservar nuestras costas de una mala edificación, allí donde es tan hermosa como la que muestra esta foto. Las construcciones que fueran realmente necesarias —y no deberían permitirse otras— deberían ser ubicadas con gran cuidado. A la derecha se ve parte de la costa de Sussex. Se creyó que estaba madura para "mejorarla" después de la última guerra y la llamaron Peace haven (Bahía de la Paz). Debe ser el más horrendo monumento de la Gran Paz que jamás hayamos construído.

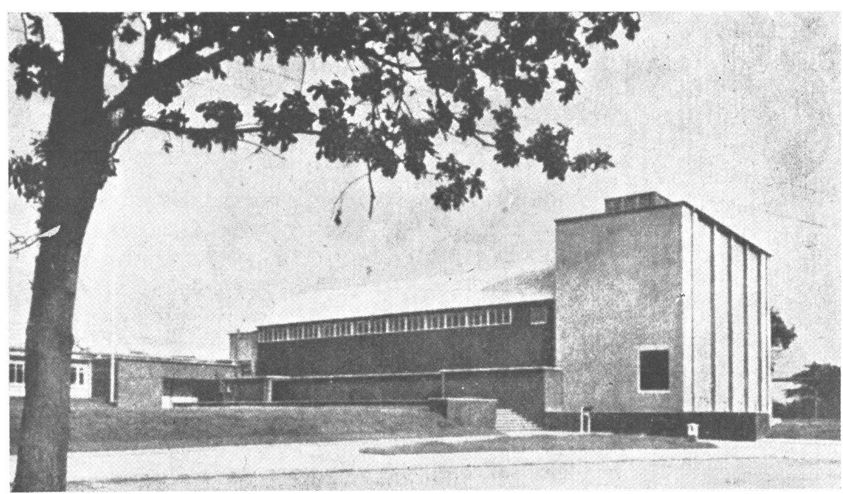
personas. Si la costa no va a ser suficiente para todos, vamos a necesitar sitios en el interior del país. Tenemos los ríos, relativamente inexplotados como lugar de descanso, excepto en escasos trechos. Y una buena cosa será también, según la opinión de muchos, bien proyectados edificios y jardines, casas para botes y comodidades para los bañistas, restaurantes, etc., proyectados de manera que no estropeen el lugar y sean ubicados en ciertos trechos adecuados; pero impidiendo que se desarrollen a lo largo de las márgenes de la manera que lo han hecho los bungalows en las partes bajas del Támesis.

Pero los ríos no serán suficientes y aunque ellos no satisfagan nuestra pasión por el agua, necesitaremos otros lugares de descanso. Algunas de nuestras grandes casas de campo, levantadas en espaciosos parques, pertenecen ya a la nación, y son preservadas como monumentos históricos. Algunas de ellas son genuinamente hermosas o suficientemente interesantes para ser conservadas como museos y sitios de visita; otras podrán convertirse en hoteles o casas de descanso. Se necesitarán adiciones, desde luego; piscinas de natación, cafés al aire libre, burritos en el pasto, talvez, en lugar de los de las playas; pero está ahí la base para una forma de vacaciones enteramente nueva en el interior del país. Algunos de nuestros hoteles de tiempo de guerra situados en zonas rurales, también, podrán ser fácilmente convertibles en campos de veraneantes y otros edificios semejantes podrán ser levantados. Las vacaciones comunes en el campo, si atraen a la población, pueden dar lugar a nuevos tipos de edificios e instalaciones que no podemos, por el momento, predecir. Pero una política de planificación de largas vistas puede proveer lo necesario para ello.

Antes de la guerra se construyeron una cierta cantidad de campos para escolares, parte como anticipo de la evacuación de ciudades, pero también para afrontar las necesidades urgentes de los niños en los distritos urbanos, que



Una fotografía del Río Támesis a la altura de Richmond.



Arriba, Prior Park, en Bath. Esta hermosa casa inglesa es ahora una escuela. Otras semejantes podrán convertirse en casas de descanso después de la guerra. La foto de abajo muestra un teatro que forma parte de un centro comunal de uno de nuestros alojamientos de tiempos de guerra. Sitios como éste serán útiles en tiempos de paz, también

mostraban la urgencia de proporcionarles un cambio de aire y un ambiente más placentero. Esta necesidad perdurará después de la guerra, pues aún siendo absolutamente optimistas respecto a las perspectivas de la planificación de ciudades y el mejoramiento del bienestar social, nada va a ocurrir de un día para otro. Agregándose a esto hospitales y sanatorios, muchos de los cuales estarían bastante mejor fuera de las ciudades, y sin enumerar otras cosas, se puede ver que la campaña, en su aspecto de oportunidad de recreación, será con toda probabilidad grandemente desarrollada. Estos nuevos centros de descanso requerirán no solamente ser cuidadosamente planeados desde el punto de vista de la preservación de las bellezas de los lugares, sino que pueden en si mismos afectar profundamente la vida rural, y tendrán que ser equilibrados con los centros de población agrícola. Talvez ellos jueguen un papel importante en la vida social de los campesinos y aún en su vida de trabajo. Se ve con claridad que este aspecto del problema rural reclama, con los mismos títulos que el problema de las ciudades, un gran plan director y mucha clarividencia.

TRANSPORTE

Vinculando el campo con las ciudades están los transportes por riel, carretera, agua y aire y talvez en el futuro por cañerías para ciertos tipos de mercaderías. Aquí, también, es esencial una dirección nacional, basada en la in-

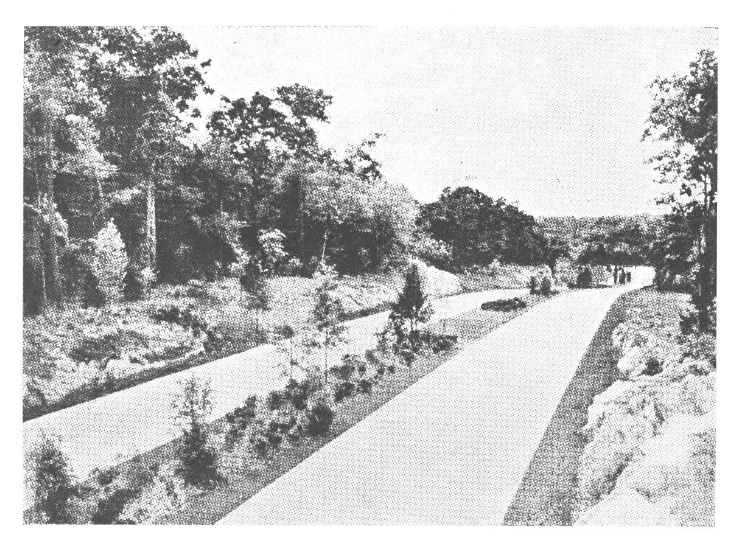


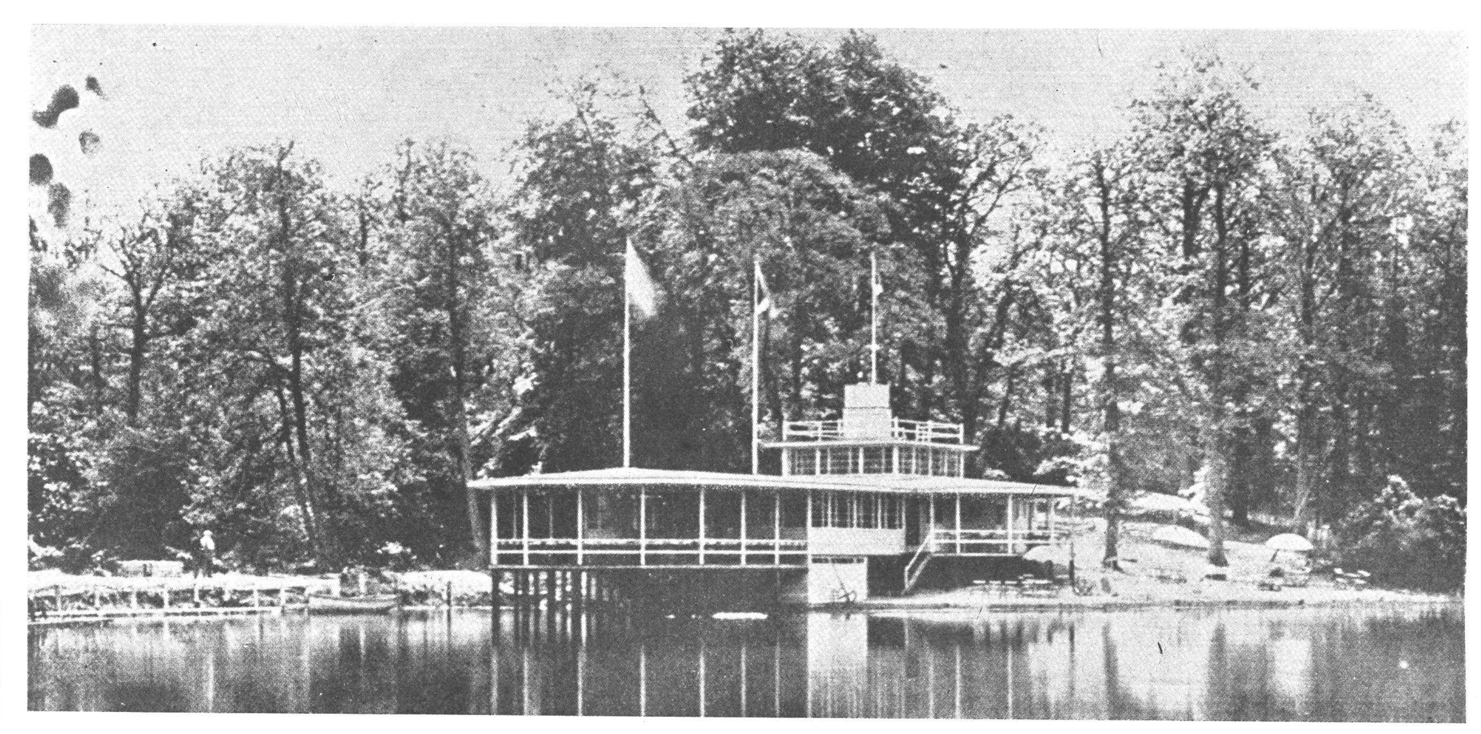
Realmente no habría motivo para arruinar un camino como éste, ensanchándalo y sacrificando la arboleda, ya que no se trata de una arteria que lleve a algún sitio importante. Cuando caminos como éste se vuelven inútiles para el tránsito moderno, deben ser preservados para destinarlos a senderos para peatones.

vestigación de lo que, con frecuencia, pueden ser los intereses antagónicos de la agricultura, la recreación y las comunicaciones. La ubicación planeada de la industria y los progresos en otras formas de transporte, pueden muy bien traer profundos cambios en nuestra red ferroviaria y ciertamente nuestra red de caminos resultará, en muchos sitios, inadecuada, por mucho que ensanchemos nuestras viejas rutas. Una audaz política será necesaria para planear y construir nuevos caminos troncales adecuados para un tránsito realmente rápido. De que tales caminos pueden ser en sí mismos cosas hermosas tanto como eficientes y que no necesitan en manera alguna estropear el paisaje, está probado con algunos de los "parkways" americanos. Pero tienen que ser pura y simplemente caminos y no calles-corredor. En este país hemos arruinado muchos caminos dejando que se llenaran de construcciones marginales que les quitaron la eficiencia y la belleza.

No es en modo alguno imaginario predecir que las posibilidades del transporte aéreo, tanto para pasajeros como para cargas, y para distancias cortas como largas, serán enormemente acrecidas. Hay indicios también, de que aeroplanos privados, pequeños y baratos, estarán al alcance de muchas familias. En el pasado, los campos de aterrizaje han sido pocos y alejados unos de otros; hoy son muchos y grandes. Antes que los de tiempo de guerra sean arados de nuevo, debe pensarse bien en el futuro; y antes que otros nuevos sean construidos, si es que son necesarios cerca de los centros urbanos, las necesidades de la agricultura deben ser cuidadosamente pesadas. Debemos mirar muy adelante y proveer un esquema de plan para la ciudad y el campo que, aunque suficientemente flexible para tener en cuenta los cambios imprevistos, tanto en la naturaleza como en la rapidez de los desarrollos técnicos, sea bastante rígido para proporcionar un modelo coherente, agradable y realizable. Solamente por este camino se podrá llegar a una planificación física de Gran Bretaña, a remediar el caos acumulado en el pasado y a evitar un nuevo caos en el futuro.

Nuevos caminos para automóviles pueden ser magníficos si son bien proyectados y se los conserva pura y simplemente como caminos, no permitiendo que se los transforme en corredores marginados de edificios. Esta fotografía muestra el Witness Merritt Parkway en los Estados Unidos.





Laughing Water en Cobham; un ejemplo de lo que pueden ser los alojamientos y restaurantes a lo largo de las rutas, si nos preocupamos un poco del asunto.

PLANEAR AHORA

La anarquía del medio en que vivimos no es debida a una incapacidad para concebir algo mejor, sino que es el resultado natural de una anarquía más profunda que frustra la realización de una mejor vida para todos nosotros. La planificación física depende antes que todo y en máximo grado de la planificación social. Pero dado esto como base, la tarea de replanear y reconstruir no puede ser propiamente cumplida a menos que apliquemos a ella todos nuestros recursos de una manera científica e imaginativa. Algunas de las cuestiones técnicas, administrativas y financieras que tendrán que ser decididas serán discutidas en otra oportunidad, pero ya hemos subrayado la magnitud que el planeo ha de asumir e indicado algunos de los factores sobre los cuales debe estar basado. Pero la necesidad inmediata es por un esquema de plan nacional aquí y ahora, de manera que al fin de la guerra las principales líneas de la política de planificación hayan sido esbozadas. Unicamente si esto se hace, podrá ser regulada la conversión de las industrias de tiempos de guerra y satisfechas, de manera controlada, las necesidades de alojamiento y servicio que se tendrán después de la guerra. Si no lo hacemos, debemos esperar para más adelante aún mayores trastornos.
Es poco probable que los planes detallados puedan estar listos a tiempo o que toda la información en que ellos tendrán que basarse se haya reunido antes que termine la guerra. Si así sucede, alojamientos que son vitalmente necesarios pueden ser de un carácter francamente temporario y pueden ser demolidos después, para dar lugar a desarrollos que satisfagan un más alto standard de comodidad y servicios que lo que sería posible en los años inmediatos al fin de la guerra. Hosterías del tiempo de emergencia, con modificaciones que las hagan aceptables para la vida de familia, pueden en muchos casos ser usadas en este período; otras podrán ser reconstruidas, teniendo en cuenta su posible transformación ulterior para fines permanentes de recreación; y buenos alojamientos transportables de varios tipos están dentro de los recursos de las industrias constructivas si se organizan de manera apropiada para suministrarlos.

¿COMO DEBEMOS CONSTRUIR?

¿Pero qué clase de construcciones podemos esperar en el futuro, particularmente cuando estemos de nuevo en condiciones de prestar a su proyecto el cuidado, la imaginación y la comprensión de las necesidades humanas que la buena arquitectura demanda? Una gran proporción de la parte ilustrada de este estudio, ha sido dedicada a mostrar que las construcciones individuales no son en si mismas bastantes, y que su relación recíproca y con los espacios que se encuentran entre ellas —lo que quiere decir urbanismo— es de importancia suprema. Y hemos indicado algo de la transformación que el moderno urbanismo puede traer. Sin embargo, por vital que sea su asentamiento, son las construcciones mismas que harán que el resultado final sea un éxito o un fracaso.
Nosotros no podemos predecir con exactitud qué clase de construcciones debemos tener ni cuál será su apariencia. Pero sí podemos ver, desde ya, qué cosas han de cambiarse en nuestros sistemas de construcción y qué efectos han de tener estos cambios en nuestras ideas sobre lo que es una hermosa arquitectura.
En el pasado el hombre ha construido con un número muy limitado de materiales. La mayoría han sido naturales y entre ellos algunos han sido los materiales que ha en-

Esta aldea de Gloucestershire fué construída según la antigua manera tradicinal y también con los materiales tradicionales de la región. Está hecha tan a mano como los productos del siglo XV que elaboraba el carpintero que se ve a la derecha. Todavía podemos construir de esta manera, pero no siempre. Nuevos métodos de construcción nos ofrecen nuevas oportunidades y hay muchos problemas de construcción modernos que no podremos resolver con los viejos métodos.



contrado en el lugar. El no los ha transportado con frecuencia a largas distancias, excepto para algunas de sus construcciones más importantes y costosas. Ha dado forma a sus materias a mano, con herramientas simples y las ha unido lentamente a mano, ladrillo a ladrillo y piedra a piedra. Los materiales que ha usado han impuesto grandes limitaciones en la clase de estructuras que ha sido capaz de inventar, pero ha producido muy hermosos edificios teniendo en cuenta esas limitaciones —edificios tan hermosos, dentro de su naturaleza, como cualquiera otro de los que podremos ver.

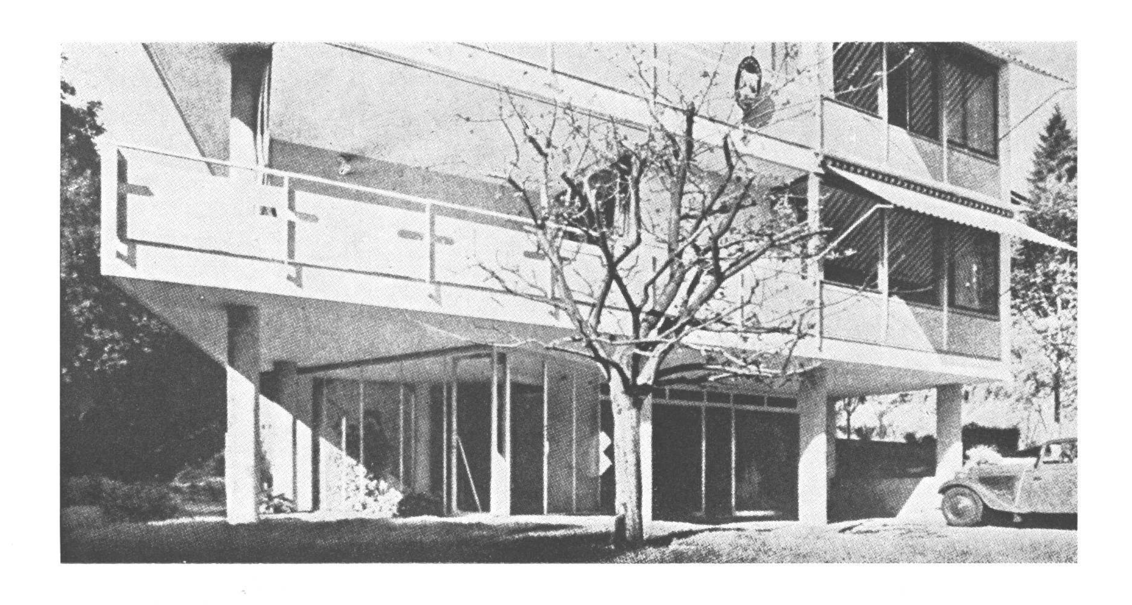
HECHO A MAQUINA

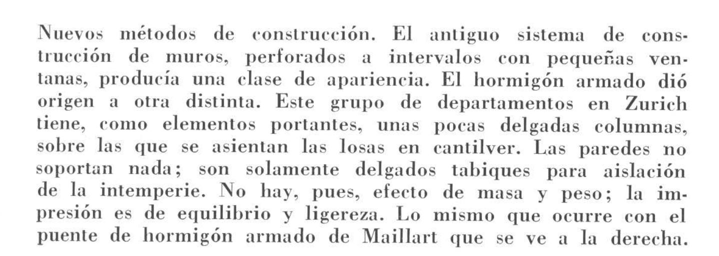
La máquina es apenas otra herramienta y ella, también, puede dar forma a cosas hermosas. Las puede hacer más rápidamente, en grandes cantidades, pero sin duda da mejores resultados con formas simples que con las muy complicadas con las cuales, por ejemplo, un albañil medioeval acostumbraba embellecer su trabajo en la piedra. Con conocimientos científicos detrás de ella, la máquina puede producir una variedad infinita de materiales de construcción. Estos materiales, al contrario de la piedra y la madera, que han probado su valor para ciertos fines constructivos, pueden ser especialmente inventados para fines particualares —y, si es necesario, para que sirvan solamente un cierto período de tiempo. Usando el transporte moderno, pueden ser puestos al alcance de cualquier parte del país o de todo el mundo.

Algunos materiales tienen posibilidades estructurales en que ni se ha soñado en el pasado y permiten al hombre de explotar esas posibilidades fácil y económicamente. Una vez que el hombre haya vencido la impresión de extrañeza que generalmente siente cuando por primera vez se en-

Nuevos métodos de construcción. Levantando uno de los arcos de madera del Crystal Palace. El gran edificio de exposiciones, construído casi enteramente con un esqueleto de acero fundido en secciones standard y cubierto con vidrio, fué uno de las más significativas proezas arquitectónicas del siglo XIX. Es ejemplo del nacimiento de construcciones hechas a máquina y era hermoso, por añadidura.

cuentra ante una cosa nueva, estará en condiciones de apreciar una nueva clase de belleza que no se había imaginado antes. Tal belleza fué sentida por alguna gente ante el audaz y luminoso Crytsal Palace de Paxton o, más tarde, en los flexibles e increiblemente delgados puentes de concreto que Maillart trazó sobre los ríos de Suiza.
La máquina no solamente produce nuevos materiales, nuevas estructuras y apariencias cambiantes; también da lugar a nuevas maneras de ensamblar materiales. En el pasado, la mayor parte del trabajo de reunir y unir los materiales entre ellos se hacía en la obra. Ella es todavía el taller en muchos casos, aunque no tanto como lo era antes, pues ahora vienen muchas cosas ya listas, como ventanas y puertas, estufas y estantes para la cocina; y en algunos países aún cosas más grandes que éstas han venido listas de la fábrica y han sido colocadas en su lugar en unas pocas horas. Aún trabajos que deben ser hechos en el lugar, como cavar para los cimientos, pueden hoy ser hechos rápidamente con la máquina.
Estos métodos mecanizados de construir, no han sido todavía introducidos en gran escala en Gran Bretaña. Suecia y América han hecho mucho más en este terreno que nosotros. Pero es sumamente probable que se desarrollen aquí y si nosotros hemos de atacar el problema de la reconstrucción en gran escala, sería locura ignorarlos.
La presunción de que esos procedimientos han de resultar en construcciones que no solamente serán horrorosas sino también todas iguales entre ellas, es enteramente infundada. De ninguna manera ha de permitirse que lo que se llama prefabricación, limite la libertad o el ingenio del





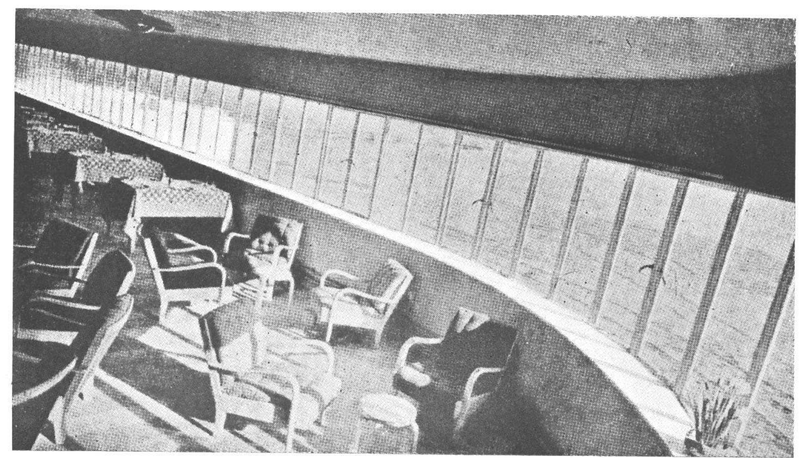
Nuevos métodos de construcción. El antiguo sistema de construcción de muros, perforados a intervalos con pequeñas ventanas, producía una clase de apariencia. El hormigón armado dió origen a otra distinta. Este grupo de departamentos en Zurich tiene, como elementos portantes, unas pocas delgadas columnas, sobre las que se asientan las losas en cantilver. Las paredes no soportan nada; son solamente delgados tabiques para aislación de la intemperie. No hay, pues, efecto de masa y peso; la impresión es de equilibrio y ligereza. Lo mismo que ocurre con el puente de hormigón armado de Maillart que se ve a la derecha.

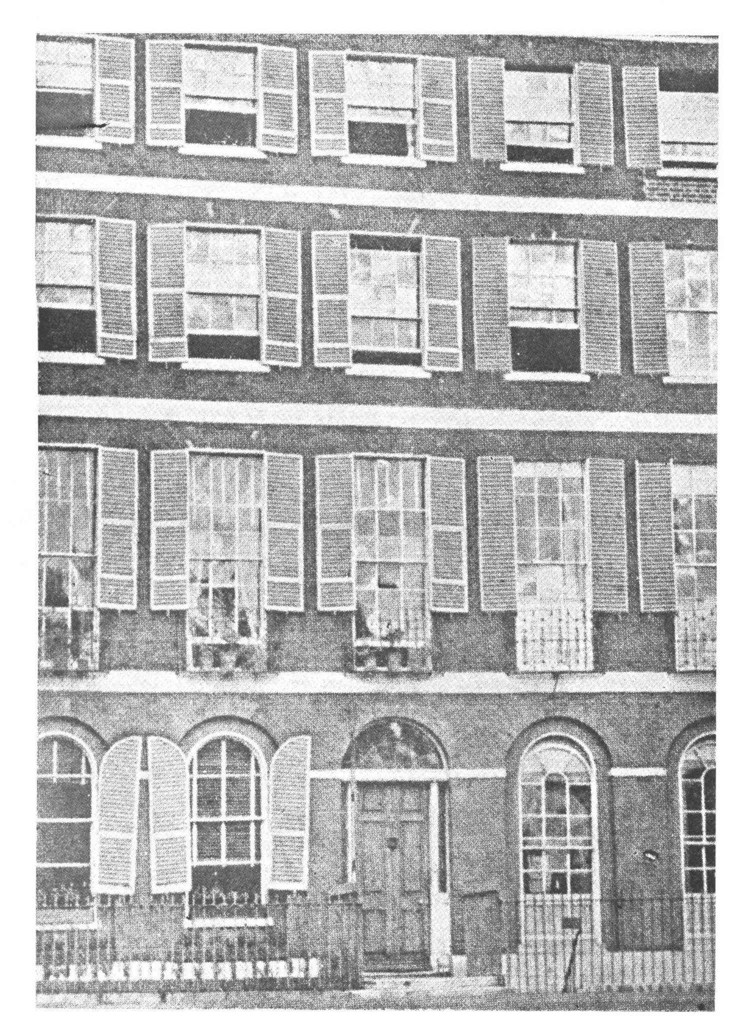
proyectista (aunque es digno de hacerse notar aquí que la uniformidad no es en si misma un pecado o una virtud; la uniformidad de nuestras plazas del siglo XVIII es encantadora; es horrorosa ,en cambio, la de nuestros suburbios sobre base especulativa del siglo XX).

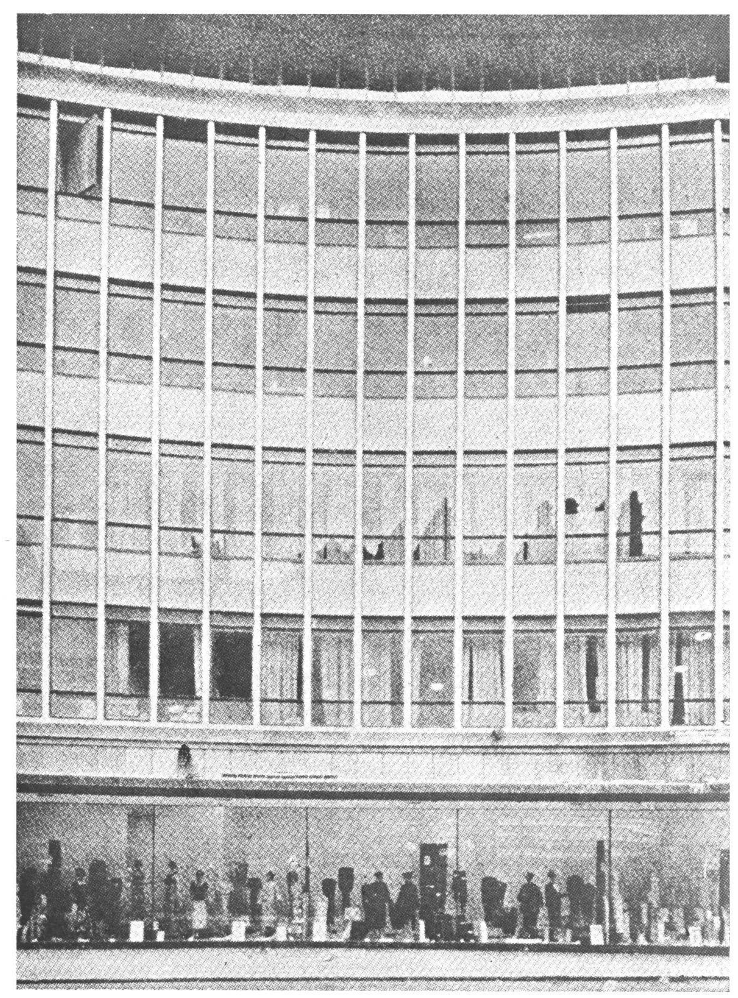
La cosa esencial de estos métodos mecanizados de construcción es hacer posible un elemento constructivo de mayor tamaño. Un excelente elemento de construcción fué, y todavía es, el ladrillo, o la piedra de tamaño conveniente. Aunque no sea susceptible de una variación tan grande, un elemento mayor, si tiene el tamaño adecuado, puede proveer toda la variedad que es necesaria para proyectar fácil y cómodamente con una modulación delicada de masa y superficie. La aparición de una unidad standard bastante grande no es nada nuevo; compárese el ejemplo de la fachada Georgian con otra contemporánea que se muestra en la fotografía de la última página.

Pero no hay sistema de proyectar que ponga a cubierto de errores, sea para construir un edificio o dar forma a una ciudad. La belleza y la amenidad no se producen automáticamente; son expresiones humanas y exigen imaginación e ingenio el producirlas. Ambas cualidades existen en Gran Bretaña. Toca a cada uno el asegurarse que son puestas a su servicio. No se crea que el límite de la reconstrucción en perspectiva es la eficiencia y la limpieza, porque las posibilidades son mucho más grandes y tocan nuestras vidas mucho más profundamente que lo que pueden hacerlo esa comodidades físicas. Tampoco es todo la mag-

Royal Crescent en Bath. Compárese el ritmo regular de las columnas en este ejemplo Georgian, con el ritmo de las ventanas metálicas standard en el Gliding Club en Dunstable que se ve abajo.







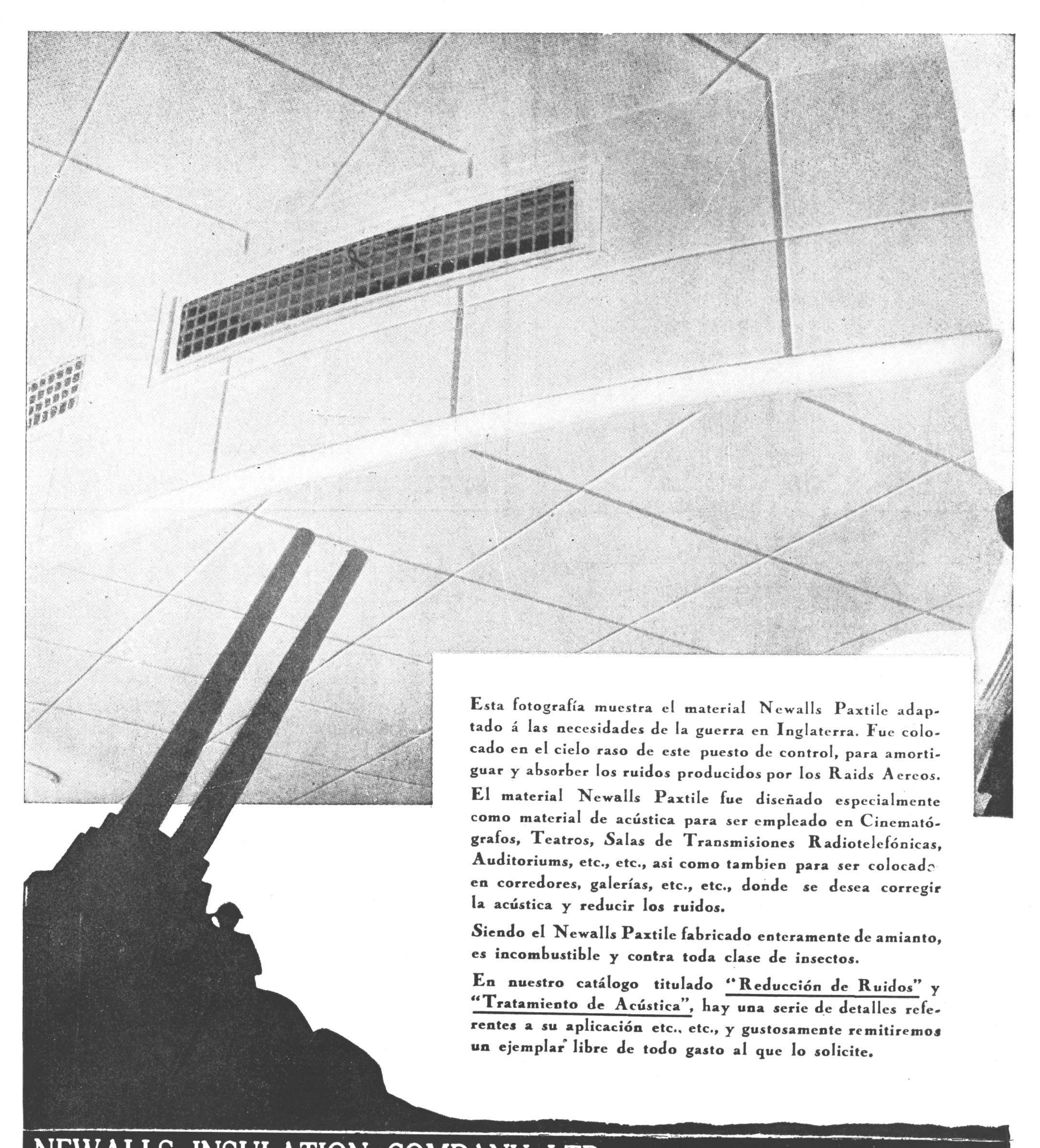
A la izquierda, un ejemplo del siglo XVIII: Barnfield Crescent en Exeter. A la derecha, un ejemplo del siglo XX: Peter Jones, en Londres. La repetición de una unidad de dibujo no es nada nuevo, sólo que diferentes épocas usan diferentes materiales.

nificencia. La reconstrucción atañe a todo lo que constituye el medio en que nos movemos, en que gastamos nuestras vidas seamos ricos o pobres, jóvenes o viejos y trabajemos en el campo o en las ciudades. Tenemos los medios a nuestra disposición para organizar el medio en que nos movemos de manera que sea alegre y hermoso, para hacer de él algo en que los seres humanos puedan tener expansión y deleite, y en el que el espíritu del hombre pueda florecer como nunca. Necesitamos ese nuevo ambiente desesperadamente, tanto en nuestra vida pública y social, en compañía de otros semejantes, como en nuestra vida privada, contemplativa, en la soledad de nuestras casas. Nuestras grandes y poco hermosas ciudades, no nos proporcionan esa satisfacción; ellas frustran la vida del espíritu tan brutalmente como frustran la eficiencia. Y pronto nuestra campiña tampoco podrá proporcionarnos el ambiente deseado si dejamos que las cosas marchen solas. Aquí y allá en Gran Bretaña tenemos dignos legados del pasado, espacios que el hombre ha proyectado y construido apropósito para una buena vida. Nosotros podemos hacer mucho mejor que lo que se hizo jamás en el pasado, si es que ello nos importa realmente, y lo podemos hacer en mucho mayor escala de manera que todos puedan gozar de sus beneficios. Pero a todos nos debe importar y a todos nos toca hacer algo porque ese sueño pueda realizarse. Si no demostramos interés, si somos indiferentes, no merecemos el éxito y, con seguridad, no lo obtendremos.

NEWALLS PAXTILES

Marca Registrada

Colocadas en un puesto de control subterraneo en la Ciudad de Londres, para amortiguar y absorber los ruidos producidos por los Raids Aereos



NEWALLS INSULATION COMPANY LTD. COUNTY DURHAM ... ... INGLATERRA

Unicos Distribuidores en la Rep. Argentina:
ARNOTT & Cia. S. R. Ltda.
P. Colon No 482 - Buenos Aires

Repr sentante para Chile, Perú, Bolivia, Ecuador y Colombia.
A. DODSON, Casilla 2130, Santiago, Chile

Representante para las Rep. Arg., Paraguay y Uruguay
J. B ERTOLA
Bmé. Mitre 544 - Buenos Aires

SISTEMA DE LLUVIA REFRESCANTE PARA EDIFICIOS DE TECHOS PLANOS

Durante la estación caliente, la temperatura interior de un edificio industrial de un solo piso puede ser reducida de 5 a 8 grados centígrados, esparciendo sobre el techo una fina lluvia de agua. La evaporación parcial de ésta absorberá parte del calor solar, evitando que penetre en el edificio.

También se han hecho tentativas para obtener el mismo resultado mediante el recurso de cubrir los techos con una capa de 0,05 de agua, pero el sistema no ha resultado satisfactorio, ya que la evaporación de superficie no es suficiente para evitar que el agua se caliente, fuera de que el líquido estancado puede convertirse en un criadero de mosquitos. Con el dosel de lluvia, el efecto refrescante se debe a la absorción del calor solar por la evaporación del agua de la lluvia, antes que el calor pueda penetrar el techo. Operando durante 10 horas diarias en los meses de calor, el consumo de agua puede calcularse en 1/5 de litro por metro cuadrado y por minuto.

La primer instalación de este género que ha funcionado en los Estados Unidos fué proyectada en 1939 para un edificio de Nueva York de 37.000

GUIA PROFESIONAL

CALEFACCION	CONSTRUCTORES	ELECTRICIDAD	LADRILLOS
D. Fortunato & Cía. INSTALACIONES DE **CALEFACCION** en todos los Sistemas y Anexos Instalaciones de quemar petróleo **QUESADA 2670 — U. T. 70-5024** BUENOS AIRES	**Luis V. Migone** ING. CIVIL **EMPRESA CONSTRUCTORA** Arenales 2428 U. T. 44-9119	**José Rusconi** **Fabricante** **de Artefactos Eléctricos** Av. CORRIENTES 3581 U. T. 79 - 4794	SUCESION DE **FRANCISCO CTIBOR** FABRICA DE LADRILLOS **Ringuelet F.C.S. - U. T. 890. La Plata** Escritorio: Avda. de Mayo 878 U. T. 34, Defensa 8580 LADRILLOS MACIZOS F. C. aprobados por la Dir de las O, S. de la Nación HUECOS PATENTADOS para entrepisos azoteas, chimeneas, bebederos, etc.
CALEFONES	EMPRESA DE CONSTRUCCIONES **"OETTEL"** CORRIENTES 4634 U. T. 79, Gómez 6153	J. Meiksins Importación Exportación **LAMPARAS FLUORESCENTES** Equipos Completos - Repuestos y Servicio para todas las marcas **Proyectos e Instalaciones de Iluminación** **Beruti 3778 U. T. 71 - 0954**	MARMOLERIA
HURI **Supercalefones y** **Cocinas a Gas** Seguros - Sólidos - Económicos Exposición y Ventas: SARMIENTO 2745 **U. T. 47, Cuyo 4353**	**Ing. E. y E. Maurette** **EMPRESA CONSTRUCTORA** C. Pellegrini 1263 - U. T. 44-1001	ESCULTORES	**MARMOLES** **Erminio Celsi & Cía.** **R. de Janeiro 631 esq. Díaz Vélez** U. T. 60, Caballito 1840 Buenos Aires
CARPINTERIA Y HERRERIA	**Arq. Juan F. Lazzatti** EMPRESA CONSTRUCTORA CARPINTERIA MECANICA **Famatina 3399 U. T. 61-0763** **Adrogué, F. C. S. U. T. 107**	**Alejandro Paladini** ESTUFAS, ESCULTURAS Y FRENTES **Morón 2655 U. T. 63 - 8552**	MOSAICOS
CARPINTERIA MECANICA DE **César Stringa e Hijos** CAMARONES 2840 - 44 U. T. 59, Paternal 3258	MOBLAJES Y DECORACIONES	HIERRO FORJADO COBRES A MANO Y BRONCERIA ARTISTICA	MOSAICOS REVESTIMIENTOS Y ESCALERA **V. MOLTRASIO e HIJOS** S. R. L. - Cap. $ 200.000 **Exp. y venta: FED. LACROZE 3335** **U. T. 54, Darwin 1868 Buenos Aires**
Carpintería Artística de Obras **D'ALVIA Hnos.** Instalaciones, Decoraciones y Persianas de enrollar **1455 Guevara 1459 - U. T. 54-0392**	**Angel di Baja** Decoraciones de interiores Tapicería **Bustamante 884** **U. T. 79, Gómez 4295**	**S. GIROLA** **FUNDICION** BRONCERIAS ESCULTURAS ARTISTICAS ★ **Rodr. PEÑA 280 - Bs. As. - U.T. 37-[illegible]134**	VITRAUX
Miguel Quatraro **Carpintería** **Ebanistería** • **INSTALACIONES** **DECORACIONES - MUEBLES** Avda. TRES CRUCES 4048-52 U. T. 50, Devoto 3969 - Bs. Aires	CASA RIZZA **CARPINTERIA** **MOBILIARIOS** **DECORACIONES** **INSTALACIONES** 47, Cuyo 4960 CASTELLI 135	**RODOLFO RAPETTI** **Ex Empleado de la Casa Thenée** Hierros forjados - Cobres a mano - Cerámicas de Estilo - Arañas - Faroles - Lámparas - Herrajes para bargueños y chimeneas **TALLER EN LA CASA** **CARLOS PELLEGRINI 748** **U.T. 41-4612 - Bs. Aires**	**CASANOVA Hnos.** **Vitraux D'Art** En todos los estilos **Av. FOREST 731-233** **U. T. 54, Darwin 8050**

metros cuadrados, con la idea de que el sistema debía operar continuamente durante 4 ó 5 meses; sin interrupciones para reparaciones o limpieza. La lluvia no debía ocasionar un desgaste adicional del techo y la pérdida de agua debía ser reducida al mínimo. Las boquillas fueron proyectadas con sombreretes removibles para facilidad de limpieza y de manera que cubrieran un círculo de 4,5 metros cada una, con poco más de 3,8 litros de agua por minuto, entregada a una presión de 1/2 atmósfera. La altura a que ascendía la lluvia debía ser inferior a 0,76, a fin de que no sobrepasara el parapeto del edificio. Las boquillas fueron conectadas a los caños de alimentación, mediante uniones ajustables esféricas de bronce. Este arreglo permitía a un operario cambiar el plano de la lluvia cuando se deseaba, sin tocar para nada el sistema de cañerías de distribución y sin otra herramienta que un destornillador.

Los gastos de conservación de este sistema son muy reducidos. Los resultados que ella rindió en el verano de 1941 fueron tan satisfactorios, que cuando se construyó una fábrica cercana en el Otoño, se instaló una rociadora semejante. Sin embargo, en la segunda instalación, los caños fueron colocados sobre el techo; en la primera, los caños principales de distribución estaban bajo el techo, con el resultado que debían ser cubiertos con el objeto de evitar molestias durante la estación húmeda, provenientes de la condensación y el consiguiente goteo sobre las máquinas y el personal. Otras ventajas de tener todas las líneas principales de distribución sobre el techo son: 1) el número de penetraciones a través del mismo se reducen; 2) las válvulas de operación están situadas en sitios desde donde el operario puede vigilar los resultados cuando ajusta las válvulas de control. En definitiva, la experiencia de estas dos instalaciones ha sido tan satisfactoria que una tercera planta industrial, adicional de las primeras, fué equipada del mismo modo.

Imp. ALFONSO RUIZ - Méjico 667 - Bs. As.